ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 2 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *** — Cena 40 gr.

Nr. 21. Rok wydania siódmy. || TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 8 czerwca 1928 r. || Ogólnego zbioru Nr. 216

Ciekawa umowa.

Jedną z pierwszych, o ile nie pierwszą linją dalekiej żeglugi z uruchomionych pod biało-czerwoną banderą, niewątpliwie być powinna linja południowo-amerykańska. Pod tym względem panuje u nas od początku niezwykła jednolitość zdań i jeśli jednak do dziś dnia linja ta nie została urzeczywistniona, to przyczyna leży w wielkości i trudności zadania. Uruchomić linję transoceaniczną może tylko państwo posiadające już wystarczająco rozwiniętą żeglugę europejską i doświadczenie w handlu morskim, nie mówiąc już o konieczności inwestowania w takiej linji poważnych kapitałów, których nam na razie bardzo brakło.

Poważna emigracja do krajów wschodniego zbocza Andów południowo-amerykańskich, — Brazylji i Argentyny, oraz sprowadzanie z tych krajów pokaźnej ilości surowców, jak również ogólna rola tych krajów w światowej wymianie towarów wywołują konieczność nawiązania bezpośrednich stosunków handlowych z temi krajami, posługując się oczywiście linją własną regularnej żeglugi.

Stąd — środkowe rozwiązanie, które zostało nareszcie szczęśliwie znalezione, dopiero w roku bieżącym. Zagranica uwierzyła nareszcie w głęboką żywotność naszej ekspansji morskiej i zamorskiej: coraz więcej się mnożą świadectwa tego zaufania w postaci obszernych, daleko w przyszłość sięgających i korzystnych dla nas umów, inwestujących kapitały zagraniczne czy też żeglugowych, w tej lub innej postaci, pozwalającej przyśpieszyć w rozmaitych kierunkach chwilę eksploatacji w większych rozmiarach i już wyłącznie własnemi środkami naszych urządzeń portowych i taboru statków morskich.

Niedawno zawarta została umowa z francuskiem towarzystwem żeglugowo-ekspedycyjnem „Chargeurs Reunis", która całkowicie oparta jest na przypuszczeniu, że Polska w krótkim czasie w stanie będzie przejąć statki linji Polska-Południowa Ameryka, które na razie kursować będą pod francuską banderą lecz z udziałem polskiego personelu.

Na łamach urzędowego „Przemysłu i Handlu" w artykule „Pierwsza bezpośrednia linja transoceaniczna z Polski" autor, podpisany F. R., w którym się domyślamy p. Feliksa Rostkowskiego, od pewnego już czasu zajmującego się zagadnieniem dalekich linij, znający już widocznie treść umowy — pisze:

Czerpiąc dane o tej umowie z najlepszego źródła, możemy ją streścić w kilku punktach o znaczeniu zasadniczem. A więc: 1) francuskie tow. „Chargeurs Reunis", utrzymujące kilka stałych regularnych linij pomiędzy portami Europy Zachodniej a Ameryką Południową już od lat 70, zobowiązało się do zorganizowania linji bezpośredniej z regularnemi odjazdami statków co 7 tygodni do portów Brazylji i Argentyny; 2) statki, postawione na tę linję, zostaną całkowicie przebudowane w swoich urządzeniach pasażerskich. Wszystkie pomieszczenia drugiej i pierwszej klasy, poza 10 kabinami, zostaną zastosowane do przewozu emigrantów w kabinach. W ten sposób uzyskają nasi emigranci warunki podróży lepsze aniżeli na jakichkolwiek bądź statkach, dotychczas kursujących pomiędzy Europą a Ameryką Południową i przewożących naszych emigrantów. Pożytecznem się wydaje w tem miejscu wspomnieć, że tylko niemieckie statki typu „Cap-Polonio" są urządzone tak, jak będą urządzone statki nowej linji bezpośredniej; 3) po 3-ch latach rząd polski będzie miał prawo bądź bezpośrednio, bądź też pośrednio, to znaczy zapomocą prywatnej grupy polskiej przyjąć udział w bezpośredniej linji i tą drogą przekształcić ją na polską. Trzechletnie istnienie bezpośredniej linji przysłuży się niewątpliwie już nietylko do nawiązania, lecz i do rozwinięcia naszych stosunków handlowych, a zastrzeżony w umowie obowiązek przyjęcia już od pierwszej chwili częściowo polskiego personelu okrętowego i administracyjnego da nam możność po 3-ch latach nietylko pozostać biernymi udziałowcami, lecz

również przyjąć czynny udział w administrowaniu i eksploatacji przedsiębiorstwa. W ten sposób przekształcona na polską linja Gdynia—Ameryka Południowa będzie mogła się oprzeć nietylko na lojalności, uczciwości i fachowości cudzoziemskiego udziałowca, lecz również i na doświadczeniu polskiego personelu i bezpośredniej wymianie towarowej.

Zagwarantowanie przez rząd polski dopłaty — w razie nieuzyskania przez linję bezpośrednią pewnej ilości emigrantów dla każdego statku i rejsu — jest jedynem zobowiązaniem strony polskiej. Przyjmując jednak na uwagę bezpośredniość komunikacji i bezkonkurencyjność wygód, z których emigranci będą korzystali na tych statkach, wydaje się niewątpliwem, iż gwarancja ta nie zostanie nigdy uruchomiona, to znaczy, że rząd polski nie będzie musiał nigdy dopłacać do tej linji.

Mamy nadzieję, iż w bliskiej przyszłości będziemy w stanie dać szereg dalszych szczegółów o tej linji, a w kronice portowej rozpocząć stałe notowania dotyczące tych statków „Chargeurs Reunis", które już będą kursować jako potencjonalne statki polskie.

Najnowsze typy okrętów motorowych.

Statystyka ostatniego roku stwierdza niezbicie fakt, że budownictwo motorowych okrętów poważnie bierze górę nad budownictwem okrętów parowych.

Szczególnie dla linjowej żeglugi, która pokrywa coraz gęstszą siecią całą kulę ziemską, motor spalinowy okazał się właściwym silnikiem. Przy warunku dobranej załogi maszynowej eksploatacja statku motorowego okazuje się dogodniejszą i nawet tańszą od eksploatacji parowca. Najwięcej korzystają na zaprowadzeniu motorowców linje dalekie, prowadzące przez strefy, w których węgiel jest drogi, oraz te z krótszych linij okrężnych, które mają częste zawijanie po drodze. Przy uzupełnianiu zapasów węgla jak wiadomo należy się zawsze liczyć z poważnem mankiem z powodu niesumiennego dostarczania bunkrowego węgla. Przedsiębiorstwa bunkrowania tak silnie konkurują między sobą, że po cenie oferowanej nawet nie są w stanie dostarczyć węgla, a że dostarczają, to polega na niepełnej wadze, przyczem interes ma wszelkie cechy nieuczciwego. Bunkrujący bowiem usiłuje dostarczyć jaknajmniej, przekupując niższy i wyższy personel statku. Wprowadza się element nieobliczalny, czego niema w razie kupna paliwa płynnego. Zwłaszcza dostawy w ciemnej porze dnia, wieczorem i w nocy są przy zasilaniu węglem szczególnie drażliwe. Stosowanie ropału jest pod tym względem niewątpliwie postępowym czynnikiem, usuwającym jedno ze źródeł demoralizacji, w powszedniem życiu pracowników zawodu morskiego.

Wszyscy są przekonani, że stosowanie motorowców otwiera nową erę w przewozach morskich, jednakże co do wyboru typu motorowca panuje jaknajwiększa rozbieżność. Walczą między sobą motory 4-o taktowe z 2-taktowemi, motory prostego działania z motorami podwójnego działania. Zadania, które stawiają sobie właściciele motorowców, są często również bardzo rozbieżne. Jedni chcą jaknajwiększej oszczędności w paliwie, drudzy jaknajwiększej szybkości roboczej.

Rynek zamówień nie ma ustalonych wytycznych, gdyż zamawiający mają zbyt mało doświadczenia. Wiedza o konstrukcji motorowców spalinowych, ich pracy i dolegliwościach jest jeszcze mało rozpowszechniona nawet w takiej Anglji, gdzie nawet personel biurowy się orjentuje w zaletach poszczególnych typów frachtowych parowców i ich maszyn.

W każdym razie w Anglji od paru lat już prysły lody, które oddzielały konserwatywne umysły żeglugowców angielskich od fantastycznej jeszcze do niedawna idei — zastąpienia parowców motorowcami. Kryzys węglowy angielski, oraz powodzenie wydobycia nafty w Mezopotamji i Persji pod kontrolą angielską bardzo się przyczyniły do zastosowania ropału zamiast węgla jako paliwa na statku.

Wprowadzenie ropału stosuje się również do sposobu spalania go pod kotłami, niewątpliwie jednak z tego rodzaju konkurencją parowców już łatwiej jest walczyć motorowcowi, gdyż ogrzewanie kotłów ropałem jest znacznie droższe od ogrzewania ich węglem i w tym wypadku niema już głównego argumentu na korzyść parowców przytaczanego — taniości paliwa. Ostrożna więc opinja armatorów W. Brytanji siłą rzeczy zwraca uwagę na motorowce.

W Anglji poczyniono w ostatnich latach olbrzymie postępy pod względem konstrukcji motorów spalinowych, tak że wkrótce śmiało można będzie mówić o kilku angielskich odmianach motoru spalinowego.

Do nowych typów angielskich motorów okrętowych należy system Scott-Still. Są to motory 4-o taktowe, bardzo zbliżone do typu Burmeistra i Waina. Zbliżony do tych motorów jest motor Kincaids, 8-io cylindrowy, podwójnego działania.

Dotąd jeszcze nigdzie nie wbudowano 4-o taktowej maszyny systemu Burmeistra i Waina podwójnego działania na jednośrubowym statku, wobec czego ten eksperyment spotyka się z największem zainteresowainem kół fachowych. Statek na który wbudowuje swój motor Kincaids ma 7 900 ton DW — przy wymiarach 425 na 54,6' na 54,6' na 32,9'. Motor rozwija 5 000 KM i ma zapewnić statkowi szybkość zgóra 14 węzłów. Motor systemu Scott-Still wbudowany na statek „Eurybates" ma ciekawy szczegół, który spotkał się z uznaniem kół inżynierskich.

Wytworzony w regenatorze gaz został doprowadzony do dolnej strony tłoku w cylindrze motoru, podnosząc wytwarzaną siłę o 15—20 %. Urządzenie to, bardzo skomplikowane, lecz również bardzo pomysłowe, podnosi niewątpliwie wydajność motoru, a zużycie ropału jest mniejsze aniżeli w zwykłym motorze Diesla.

Firma Barcelay Curle i Co. zbudowała normalny 4-o cylindrowy motor systemu Doxfort, lecz niezwykłej wielkości, bo o 4 500 KM i wbudowała go na statek Ellermana City of Lille o nośności 10 400 ton DW. Statek jest frachtowy.

W ostatnim typie Scott-Still urządzenie cylindra parowego zupełnie oddzielono od cylindrów motorowych. W ten sposób siłownia najnowszego typu, mając 2 motory, które przy 105 obrotach na minutę rozwijają 2 500 KM składa się z siedmiu cylindrów, z których 5 pracuje jako normalne cylindry Diesla, pozostałe dwa otrzymują parę z kotła i są jakby zamkniętą w sobie parową maszyną.

Podobno to urządzenie usunęło dużo trudności, które wywołane były przez skomplikowany system działania parą na tłok motoru Diesla.

Nowością na tym statku jest zastosowanie na poszyciu kadłuba stali o największej sprężystości, na skutek czego podobno udało się zwiększyć nośność statku o jakie 250 ton (przez lżejszą budowę kadłuba). Statek podnosi 7 900 ton ładunku przy tonażu 6 400 t. r. br.

Firma Ellerman równolegle do statku City of Lille zbudowała już dwa statki tejże wielkości i typu, lecz wyposażony jeden w maszynę parową o poczwórnem rozszerzeniu, drugi w turbiny, dzięki czemu firma będzie w stanie dokładnie porównać eksploatację tych trzech sposobów poruszania udoskonalonego tłokowego, turbinowego i spalinowego.

Jak żeglować na Wiśle?

Technika żeglugi na rozmaitych wodach, morskich i wewnętrznych, jest bardzo różna. W oczach obcych Bałtyk słusznie uchodzi za jedno z najtrudniejszych, osobliwych mórz. Niestety w opinji znacznej części naszej publiczności trzeba jechać aż na Adrjatyk lub morze Śródziemne (gdzie wiatry są słabsze niż na Bałtyku), lub na morze Czarne ażeby zobaczyć „prawdziwą" burzę morską (lepiej według niektórych —„sztorm", dla lepszej „fachowości").

Nie inaczej rzecz się ma z Wisłą. Nasza Wiselka, poza rybakami i piaskarzami mało, prawdę powiedzieć ma znawców, gdyż wioślarzy bądźcobądź nie można uważać za znawców rzeki. Wisła jest dla nich torem dla ćwiczeń gimnastyczno - atletycznych, torem, który przy wezbraniu wód, lub silnym wietrze nie wchodzi w rachubę. Dopiero w ostatnim czasie wioślarstwo podróżnicze, mające również ciekawą formę kajakowego i jeśli kto woli „składakowego", — zaczyna odgrywać pewną skromną rolę w poznawaniu warunków żeglarskich Wisły. Przytem jednak, rzecz znamienna, łodzie podró-

żnicze posługują się żaglami i posługiwałyby się niemi o wiele więcej, gdyby się niemi posługiwać należycie umiały. Jednocześnie wyłączają się z wypraw podróżniczych właściwe łodzie wioślarzy-rasówki, jadą natomiast „krypy“ i inne łodzie nieklasowe.

Do poznania właściwych warunków żeglugi na Wiśle pozostają więc właściwie łodzie: żaglowe, żaglowo-motorowe, lub żaglowe z przyczepnym motorem, motorowe, oraz wiosłowo-żaglowe typu podróżniczego.

Wiemy dobrze jak szczupłe jeszcze są szeregi tych typów łodzi. Należy do nich niewątpliwie przyszłość na Wiśle, jednak teraźniejszość i niedawna przeszłość są bardzo skromne. Żeglarze są rozproszeni w niewielkich grupach, lub nawet pojedyńczo na wielkiej przestrzeni tysiąca kilometrów. Największe skupienie żeglarzy sportowych mamy w Warszawie.

Znać główną rzekę swego kraju i warunki żeglugi na niej — to satysfakcja nielada, a jednak twierdzić można że osób stawiających sobie ten cel przed oczyma mamy jeszcze bardzo mało.

Przyjdzie czas kiedy będziemy mieli na usługi sportowców szczegółowe mapy biegu Wisły, tak jak francuzi mają specjalne mapy swych rzek, a w pierwszym rzędzie skanalizowanej Sekwany.

Wobec zupełnego nieuregulowania środkowej Wisły mapy zawierać będą jeszcze, oczywiście, szczegóły zmienne, a przed wydaniem map konieczne jest w każdym razie opracowanie chociażby ogólnej „taktyki“ żeglarstwa na Wiśle, które bynajmniej łatwem nie jest.

Poniższe rozważania i uwagi co do sposobów żeglowania na Wiśle są w dużej mierze wynikiem doświadczenia i bardzoby się wydawało pożądanem posłyszeć zdania innych żeglarzy sportowych w tej samej sprawie.

Zagłębienie i kształt podwodny sportowych łodzi dla Wisły.

Piszący te wiersze miał kiedyś sposobność oglądać mały yacht żaglowy, importowany z Francji, na statku via Gdańsk a następnie przeładowany na berlinkę z przeznaczeniem do Warszawy. Ten objekt o zagłębieniu ze stałym kilem około metra niewątpliwie musiał być oddany na któreś z naszych jezior, gdyż na rzekach naszych dla tego rodzaju łodzi miejsca niema.

Wogóle zaznaczyć trzeba, że łodzie kształtu kilowego, nawet nie mające stałego wysuniętego kilu „sportowego“, rozwiniętego zaledwie w środkowej części łodzi, lecz zaopatrzone w kil na całej długości, mający dolną krawędź prostolinijną, poziomą, lub z nieznacznym wyklęsem, nie nadają się do żeglugi na Wiśle. Dno łodzi wiślanej powinno być prawie płaskie, oczywiście tak zaoblone ku burtom, ażeby zapewnić prawidłowy bieg, jak również nieskażenie wyprzeni (formy wypartej wody) przy przechyleniach.

Zadośćuczynić tym wymaganiom dość łatwo jest przy motorówkach, trudniej natomiast przy żaglówkach, które dla zapewnienia większej stateczności i zmniejszenia bocznej pławy, uniemożliwiającej należyte krzyżowanie pod wiatr, muszą mieć wysuniętą pletwę pionową mniej lub więcej głęboko wpuszczoną do wody. Pletwa taka, oczywiście sztywna, z drzewa lub żelaza nosi zazwyczaj nazwę miecza.

O ile więc motorówki dla Wisły winny być płasko budowane, o tyle łodzie żaglowe dla Wisły powinny posiadać mniej lub więcej płaskie dno i być zaopatrzone w miecze, wpuszczane do wody pośrodku, przez skrzynkę mieczową, lub zboku, za burtą wywieszane do wody.

Dlaczego łódź powinna być płaska.

W pewnych warunkach, np. przy biegu z wiatrem, pod prąd nawet i żaglówki mieczowe o ile tylko wiatr nie jest zbyt silny podnoszą miecz, oczywiście dla zmniejszenia oporu wody, który przy biegu pod prąd szczególnie daje się we znaki.

Płytkie zanurzenie daje więc zmniejszenie oporu, a chociaż powierzchowne wody płyną prędzej niż głębiej położone warstwy, to jednak lepiej znajdować się tylko w górnej warstwie, skoro się pracuje nad zgarnianiem i rozgarnianiem tych warstw przy biegu pod prąd.

O wiele jednak ważniejszą korzyścią płytkiego zanurzenia jest możność większego wyboru drogi aniżeli przy większem zanurzeniu, co najwięcej się odczuwa również przy żegludze pod prąd. Łódź mniej zanurzoną, podnosząc się wgórę rzeki ma możność jechania nie nurtem, lecz miejscami płytszemi, zwalczając po drodze znacznie mniejszy opór wytwarzany dodatkowo przez prąd. Stąd zasadniczo żegluje się wgórę rzeki trzymając się brzegów, wzgl. płytszych miejsc pozbawionych prądu, z biegiem zaś rzeki szuka się środku nurtu i jego się w miarę możności trzyma dla osiągnięcia w obydwu wypadkach jaknajwiększej szybkości.

Z powyższego widać jak głęboką rację bytu mają na rzece takiej jak Wisła, o prądzie dość znacznym a głębokościach skromnych, — wysuwane miecze zamiast stałych kilów. W żegludze pod prąd wypada trzymać się możliwie blisko miejsc płytkich. Dotknięcie dna dolną krawędzią miecza w razie jego opuszczenia chociażby do połowy, częściowo nawet opuszczonego dla sygnalizowania mielizny, jest rzeczą bardzo powszednią i nawet nieuniknioną, skoro się chce mieć przed sobą jaknajmniej prądu. Oczywiście ryzykować takiego częstego, prawie że celowego dotykanie mielizn można tylko mając miecz łatwo się unoszący do góry, jakim jest miecz boczny, lub skrzynkowy, obracający się na osi, nigdy zaś miecz wpuszczany do skrzyni pionowo, lub z pochyłem, kształtu deski, który przy bocznej silnej pławie może się okazać tyką oporową dla wywrócenia łodzi.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

J. Klejnot-Turski.

Z wycieczek „Żeglugi Polskiej“.

Dnia 4 b. m s.s. „Gdańsk“ odpłynął do Kopenhagi, Visby i Stokholmu, mając na pokładzie 84 członków Ligi Morskiej i Rzecznej. Wycieczkę zorganizował Katolicki Oddział Ligi pod kierownictwem p. inż. Młodzianowskiego, prezesa towarzystwa „Przezorność“. Uczestnicy są bardzo zadowoleni z wycieczki i nadali depeszę z Visby, że przedłużają za zgodą Dyrekcji Żeglugi Polskiej o jeden dzień. Powrót wycieczki oczekuje się 12 b. m.

Dnia 6 b. m. s. s. „Gdynia“ powrócił z wycieczki zagranicznej do Kopenhagi i Rönne (na wyspie Bornholm). Pasażerowie wyrażali żywe zadowolenie z wycieczki, szczególnie podkreślając dobrą organizację i piękny program wycieczek na lądzie, mających na celu zwiedzania miast i ciekawszych miejscowości, a organizowanych przez Żeglugę Polską. Pasażerowie zwiedzili Kopenhagę i cały szereg godnych widzenia miejsc i zabytków na Bornholmie.

Dnia 8 b. m. s.s. „Gdynia“ znowu wyruszył za granicę, tym razem do Visby i Stokholmu, mając na pokładzie kilkunastu p. redaktorów i dziennikarzy: p. Czempińskiego (Kurjer Warszawski), z córką, p. Dunin Markiewicza (Rzeczpospolita), p. Strzetelskiego (A. B. C.) z żoną, p. Merwina (Kurjer Poranny), p. Czarnockiego (Kurjer Czerwony) z żoną, p. Trajdosa p. Filochowskiego (Gazeta Warszawska), p. Lewestama (Dzień Polski), p. Stempela (Gazeta Poranna), p. Gebethnera (Tygodnik Ilustrowany), dr. działu muzycznego radjo poznańskiego p. Łukasiewicza, p. Generalnego Konsula amerykańskiego w Warszawie Leonarda i p. Heisler, żonę konsula amerykańskiego, wicedyrektora oddz. głównego Banku Polskiego p. Gidyńskiego, p. Orczykowskiego, skarbnika Banku Polskiego, p. Szumańskiego, wicedyrektora m. urzędu Targu Poznańskiego i wiele innych osób. Sądząc z nastroju uczestników, wycieczka zapowiada się znakomicie. Pasażerowie zapisali się na zwiedzanie Visby i Stokholmu, organizowane przez Żeglugę Polską.

W wycieczce tej bierze udział również dyrektor zarządzający P. P. „Żegluga Polska“ p. Julian Rummel.

Powrót wycieczki jest oczekiwany w dniu 14 b. m.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.
ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 23 maja weszły do portu Lipawy 64 statki o łącznej ładowności 21.466 ton r. n.

Statki te przywiozły 2.499 ton ładunku mieszanego, 70 standartów dyli, 40.000 sztuk cegły, 2.860 ton węgla (w tem 1.062 ton polskiego), 300 standartów i 160 sążni drzewa, 2 505 sztuk belek, 131 ton cementu, 300 sążni kopalniaków, 20 statków weszło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie wyszło z portu 69 statków o łącznej ładowności 22.589 t. r. n.

Statki te wywiozły łącznie 2.352 tony ładunku mieszanego, 390 standartów dyli, 135 ton pośladu, 1. 454 standartów drzewa, 600 sążni kopalniaków, 338 ton cegły i 604 tony żelaza. 37 statków wyszło próżnych i pod balastem.

Ożywiony ruch tratew na Dźwinie. W ostatnim czasie nadzwyczaj się ożywił spław drzewa tratwami na Dźwinie, z Witebszczyzny.

Bywają dnie, w których przybywa do Rygi po 300 tratew.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji w maju. W maju 1928 r. zawinęło do portu Antwerpji 985 statków morskich o łącznej ładowności 2 036 983 ton rej. netto, w tem 9 żaglowców o ł. ład. 4 007 trn.

W tymże miesiącu roku 1927, cyfry te przedstawiały się następująco: 973 statki morskie i 1 963 153 t. r. n. W maju r. b. zanotować więc wypada wzrost ruchu o 12 statków i 73 830 t. r. n. W pierwszych pięciu miesiącach w stosunku do roku poprzedniego ruch podniósł się o 64 statki i 470 000 t.

Średni tonaż statków na wejściu w maju wynosił 2 068 t.

Wśród statków na wejściu było 400 angielskich, 168 niemieckich, 82 holenderskie, 81 belgijskich, 56 francuskich, 47 norweskich, 45 szweckich, 35 duńskich, 18 amerykańskich, po 8 włoskich i japońskich, 7 łotewskich, 7 brazylijskich, 6 fińskich itd.

FRANCJA.

Likwidacja rosyjskiej floty antysowieckiej. Świeżo wydana została książka kapitana drugiej rangi Monasterewa „Na morzu Czarnem", która opisuje ostatnie dzieje rosyjskiej floty morskiej.

Ciekawe są końcowe rozdziały omawiające ostateczną likwidację floty czarnomorskiej.

Rozbitki tej floty zebrały się ostatecznie w styczniu 1921 roku w Bizercie, gdzie przez 3 lata zgórą podtrzymywano sztucznie życie tej floty, która zachowała nawet załogi swe, w nadziei przewrotu antysowieckiego w Rosji.

Kolejno wice-admirał Kedrow, następnie kontr-admirał Behrens zorganizowali życie załóg w przystosowaniu do nowych osobliwych warunków. Utrzymanie statków w dobrym stanie było jedną z głównych trosk, jak również przygotowanie załóg. Kadeci należeli do składu załóg, przyczem odbywała się nauka, ćwiczenia praktyczne, oraz egzaminy. Istniała szkoła artylerji, szkoła nawigacji podwodnej. Wydawano czasopismo morskie, które wychodziło jako miesięcznik w ciągu blisko trzech lat.

Jednak już od 1921 roku znaczna część załóg zaczęła się udawać na roboty polne w Tunisie, w Marokku, do Francji. Już w listopadzie 1921-go roku było tylko 700 ludzi załogi, w kwietniu 1921 350 ludzi, w roku 1923 — 200. W końcu wobec oficjalnego uznania rządów sowieckich przez Francję rząd francuski zarządził wysadzenie załóg na ląd, zatrzymując statki jako zastaw za nieuznane przez Sowiety długi rosyjskie wobec Francji.

6-go listopada 1924-go roku zdjęto bandery rosyjskie z tych statków.

Z naszego punktu widzenia mieliśmy i my, poważne prawa do części floty rosyjskiej, z tytułu zmniejszenia się ludności Rosji o część, która stanowił b. zabór rosyjski.

Mimo jednak dobrej konserwacji, statki floty internowane w Bizercie nie przedstawiają dziś już znacznej bojowej wartości.

Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi Polskiej, S. A.

Telefon 106. **Oddział w Tczewie,** ul. Sambora 19. Telefon 106.

Transportowanie towarów drogami morskiemi, rzecznemi i lądowemi. Regularna komunikacja własnemi statkami pasażerskiemi i towarowemi Wisłą, Narwią, Wartą i Prypecią

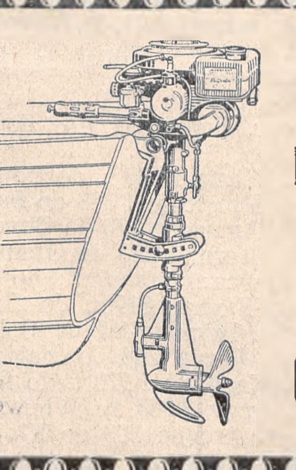
CENTRALA: Warszawa, Nowy Świat 35.

Stocznia „Stemaryn"

BYDGOSZCZ, ul. Fordońska 64—65.

Chantiers Navales :—: Motor Yacht & Boat Building :—: Bootswerft

Budowa i naprawa wszelkich statków rzecznych oraz kutrów morskich.
Komplety silników nautycznych na olej gazowy, naftę i benzynę.
Agregaty oświetleniowe. Osprzęt statkowy. Warsztaty Mechaniczne.



MOTORY do ŁODZI

przyczepne, Evinrude Motor Cow. Milwaukee Wis., stałe, Kermath Manufacturing Co. w Detroit, agregaty,

dostarcza:

O. Lehmwald, pl. Napoleona 6, tel. 108-48

WARSZAWA.



Ruch portu gdyńskiego w maju

Jak było do przewidzenia, ruch portowy w maju ustanowił nowy rekord miesięczny jak co do przeładunku towarów, tak i co do tonażu statków na wejściu i wyjściu. Zawinęło do portu 108 statków morskich o łącznej ładowności 92.750 t. r. n., w tej liczbie 102 parowce, 1 holownik, 1 lichtuga morska, 4 żaglowce z mot.

Liczbami temi Gdynia po raz pierwszy przekroczyła wysokość miesięczną przeładunku w przedwojennym Gdańsku, jak również przekroczyła ruch obecny Królewca, co najlepiej świadczy o olbrzymim postępie w eksploatacji portu, który się zaznaczył w ostatnich miesiącach.

Pod względem bandery i tonażu statków na wejściu obraz był następujący:

polskich	12	10.106	ton
szwedzkich	36	20.751	„
niemieckich	28	17.794	„
francuskich	6	17.506	„
łotewskich	10	10.606	„
angielskich	3	5.432	„
norweskich	4	3.019	„
duńskich	3	3.043	„
gdańskich	2	1.214	„
fińskich	1	1.971	„
litewskich	2	876	„
estońskich	1	432	„
	108	92.750	„

W stanie próżnym przybyło 82 statki, z pasażerami 2, z pasażerami i drobnicą 5, z ryżem 5, z tomasówką 5, z kamieniem 7, z ryżem i drobnicą 2.

Nadzwyczaj pocieszającym był fakt zwiększenia przywozu, który się wyraził liczbą 28.899 ton, w tej liczbie ryżu 12.114 ton, tomasówki 10.700 ton, kamieni 4900 ton, fosfatów 1.000 ton, wina i drobnicy 125 t.

Pasażerów przybyło morzem 851.

Na wyjściu zanotowano 103 statki z 86.463 t. r. n., w tej liczbie próżnych 16, z węglem 80, z pasażerami 4, z pasażerami i towarem 2, z drzewem 1.

Węgla wywieziono 153.715 ton (w tem 8.360 ton węgla statkowego) drzewa 400 ton i drobnicy 6 ton.

Istnieje duże prawodopodobieństwo, że ruch w czerwcu w imporcie będzie dorównywał ruchowi majowemu, w eksporcie zaś węgla przewyższy ruch majowy o jakieś 25 proc. W chwili obecnej już się montują dźwigi portalowe Pol.-Skand. Towarzystwa na molo południowem, wobec czego w drugiej połowie miesiąca sprawność przeładunku portu nadzwyczaj wzrośnie.



Par. „Warta" ładuje fosfaty w Bonie (Algier)

Ruch portu gdyńskiego w trzeciej dekadzie maja

W trzeciej dekadzie maja weszło do portu 38 statków o łącznej ładowności 33.266 t. r. n., w tej liczbie próżnych 28, z pasażerami 1, z pasażerami i drobnicą 2, z ryżem 1, z tomasówką 3, z kamieniem 3.

Towaru przywieziono 7.082 tony, w tej liczbie 4.850 ton tomasówki, 1.827 ton kamieni i 505 ton ryżu.

Odpłynęło statków 38, w tej liczbie z węglem 28, z pasażerami 2, z drzewem 1, próżnych 7. Wywieziono węgla 51.478 ton, drzewa 400 ton.

Pasażerów odjechało morzem 40.

Wypadek na parowcu „Ara"

Na parowcu Ara, stojącym obecnie na kotwicy na redzie gdyńskiej zdarzył się 1-go o godz. 14-tej wypadek z windą, przy manipulowaniu którą został dość poważnie raniony drugi oficer tego statku.

Wycieczka katowickiej Ligi Morskiej do Danji i Szwecji

Wczoraj odpłynęła parowcem Ż. . „Gdańsk" wycieczka oddziału, L. M. i R. w Katowicach do Kopenhagi, Sztokholmu i na wyspę Gotland.

Montarz dźwigów Pol.-Skand. Tow. rozpoczęty

W tych dniach rozpoczęty został montaż dwóch kranów portalowych Pol. Skand. Towarzystwa na molo południowem w Gdyni. Uruchomienie pierwszego z tych dźwigów nastąpi jeszcze przed 15-ym bm.

Ruch portu gdyńskiego za ostatni tydzień

W ostatnim tygodniu weszło do portu gdyńskiego 25 statków morskich o łączn. ładowności 22.497 t. rej. netto, w tej liczbie 23 parowce i 2 żaglowce z mot. Co do narodowości statków na wejściu było: polskich 2, szwedzkich 11, niemieckich 6, francuskich 3, łotewskich 2-duński 1. Próżnych statków weszło 18; z tomasówką 3, z pasażerami i winem 2, z ryżem 1, z kamieniem 1.

Przywieziono 4.850 t. tomasówki 505 t. ryżu, 190 t. kamienia, 90 ton wina. Przyjechało morzem 585 pasażerów.

Odpłynęły w tygodniu 22 parowce o łączn. ład. 23.413 t. r. n. Próżnych statków na wyjściu było 4-z węglem 16, z drzewem 1. Wywieziono: węgla 34.639 tem, w tem 1.900 t. węgla statkowego i 400 ton dębiny. Odjechało morzem 26 pasażerów.



Ruch portu gdańskiego za ostatni tydzień

W ostatnim tygodniu ruch na wejściu był zmniejszony, w stosunku do ruchu wyjściowego, co tłomaczy się wyłącznie silnemi wiatrami, które w widoczny sposób wpłynęły na ruch statków na morzu.

Zawinęło do portu w tygodniu 109 statków morskich, w tej liczbie 75 parowców, 2 motorowce, 5 holowników, 1 lichtuga morska, 24 żaglowce z mot., 1 cysternowiec, 1 draga.

Wśród tych statków było próżnych 54, z towarem 19, z żelastwem 10, z pasażerami i towarem 6, z kamieniem 5, z drobnicą 4, z fosfatami 4, z drzewem 2 oraz po 1: z węglem, tomasówką, wapnem, owsem, ziemniakami.

Rudy przeładowano w imporcie ze statków na kolej 3.495 ton, złomu

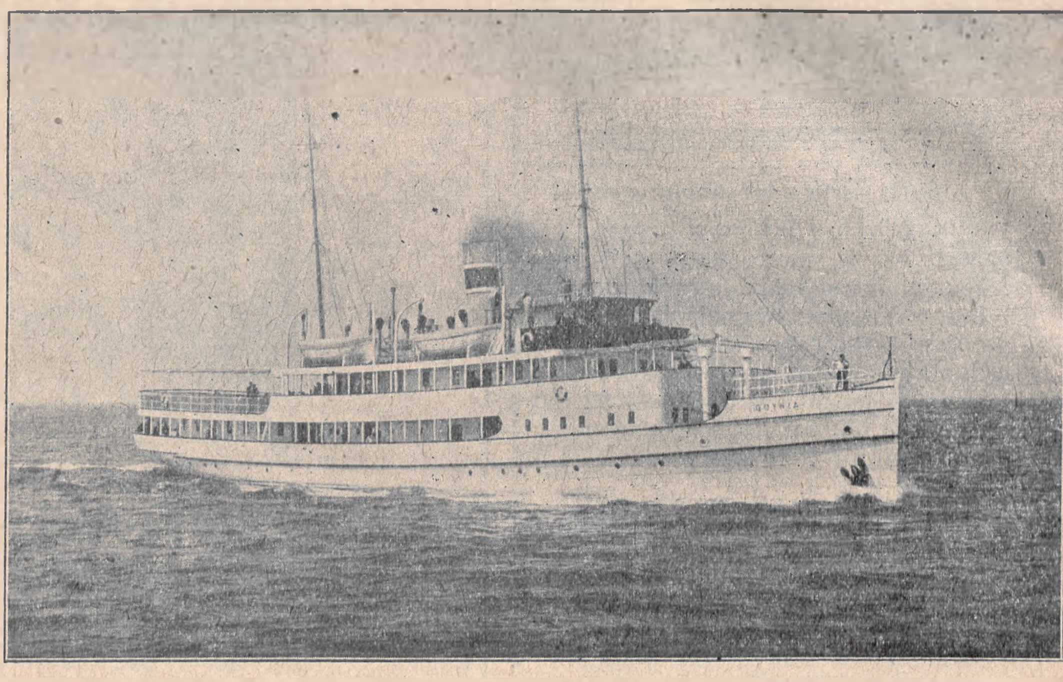
5.265 ton. nawozów sztucznych 10.500 ton, innych towarów 6.521 ton.

Na wyjściu zanotowano w tygodniu 122 statki, w tej liczbie próżnych 18, z węglem 61. z towarami i drobnicą 18, z drzewem 7, z pasażerami i drobnicą 6, z cementem 2. z drzewem i drobnicą z podkładami po 2, oraz po 1: z koksem, solą, melasą, spirytusem, zbożem i kainitem.

Węgla przeładowano z kolei na statki 98.116 ton. drzewa z kolei na statki i składy 1.000 wagonów, zboża 25 wag., cukru 20 wag., innych towarów 927 wag.

Import zboża nieco osłabł, jednak w najbliższych dniach są oczekiwane znów większe statki ze zbożem. Import nawozów sztucznych jest bardzo znaczny, natomiast złomu i rudy importowało się znacznie mniej niż wynosi średnia norma tygodniowa.

Eksport węgla przejściowo się zmniejszył nieznacznie, drzewa nadchodziło kolejami znów więcej niż normalnie w ostatnim czasie.



Parowiec pasażerski „Gdynia" dla wycieczek zagranicznych na Bałtyku



Par. pasażerski „Gdańsk" przy przystani osobowej w Gdyni



Ruch portu tczewskiego.

Ładowanie węgla do Norwegji.

Przeładunek ryżu.

Ciężka awarja lichtugi „Stefek" nie odbiła się na ruchu portu Wisły-Bałtyk w Tczewie. Lichtuga Antek rozpoczęła ładować w Tczewie węgiel 3-go do jednego z portów południowych Norwegji, 4-go zaś przybyła z Gdańska Bolek, który zastąpi Stefka. Holować będzie Sambor.

Jednocześnie odbywa się przeładunek ryżu dochodzącego z gdyńskiej łuszczarni ryżu koleją i przeładowywanego na 1000 tonową berlinkę Warszawskiego Towarzystwa Żeglugi Ryż ładuje się na stanowisku Nr. 2 przy pomocy lorków i, jak się wyjaśniło, koszta przeładunku wypadają minimalne.

Awarja lichtugi Stefek

W noc z 30-go na 31-go holownik Sambor przyprowadził „Stefka" z Nexö (Bornholm) przed ujście Wisły i pozostawił go tam na kotwicy, gdyż wobec przerwania bagrowania w ujściu od blisko roku holownik morski już nie może wprowadzić lichtugi na Wisłę. lecz należy użyć do tego holownika rzecznego. Holowniki rzeczne znowuż są za słabe ażeby odważyć się prowadzić lichtugi przez dojazd ujściowy podczas fali. W ten sposób 31-go upuszczony został moment odpowiedni dla wprowadzenia lichtugi, a 1-go wiatr już dął z siłą 7. chwilami 8 stopni. wobec czego nawet odprowadzenie „Stefka" pod ukrycie Helu, do Gdyni lub Gdańska już nie było możliwe.

Holownik Sambor, wysłany z Gdańska, niejednokrotnie próbował zbliżyć się do Stefka, który już stracił jedną kotwicę i pławił się powoli na drugiej kotwicy w kierunku brzegu, lecz bez pomyślnego skutku. Wobec olbrzymiej fali zbliżenie się do Stefka okazało się już niemożliwem. Pozostawiony sobie Stefek, rano 2-go został wyrzucony na mieliznę, rozbijając sobie przytem dno. Załoga została uratowana przez rybaków. Lichtuga była próżna, wobec czego została rzucona daleko na piasek, czemu zawdzięczać można uratowanie całej załogi, która się składała z pięciu osób.

Lichtuga Stefek (dawn. niem. Universum) ma nośność ok. 650 ton. ładowność 392 t. r. n. i jest statkiem dość starym.

Od niebezpieczeństw żeglugi morskiej była ubezpieczona.

Ostatnie wiadomości

Dźwigi Polsko-Skand. Towarzystwa

uruchomione zostaną dopiero w lipcu

Według dopatkowo otrzymanych informacyj montowane obecnie dźwigi portalowe Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa na molo południowem w Gdyni będą mogły pracować dopiero w lipcu. Wpłynie to na ruch towarowy portu w ten sposób. że miesięczny przeładunek w porcie nie będzie w stosunku do maja zwiększony więcej aniżeli o 5% lub najwyżej 10%. Dopiero w lipcu więc nastąpi znaczniejszy wzrost przeładunku.

Lichtuga „Stefek" wyratowana

Lichtuga morska „Stefek" Żeglugi Wisła-Bałtyk w Tczewie została ściągnięta z mielizny przed ujściem Żywej Wisły i odprowadzona do Gdańska. Dopiero dokładne zbadanie uszkodzeń wyjaśni, czy statek jest wart naprawy.

Zatrzymanie statków polskich.

Lichtugi morskie polskie Bolek i Antek z 1300 t. węgla, wysłanego z Tczewa do Lnngesund (Norwegja), zatrzymane zostały w Schiewenhorst przez celny posterunek gdański od 5-ej po poł. 5-go do południa 6-go czerwca. Lichtugi już wyklarowane przez kapitanat portu morskiego w Tczewie, opłaciły należytości Rady Portu w Gdańsku i były już oplombowane przez celników polskich w Tczewie. Przez postępowanie celników gdańskich, którzy stawili opór wyjściu statków właściciele ich narażeni byli na olbrzymie straty, gdyż wiatr mógł obrócić się na północ i wyjście byłoby niemożliwe. Nawet oczekiwanie jednodniowe wywołało poważne straty.



Sztokholm, ratusz
Stolica Szwecji, dokąd rozpoczęła się wycieczka 8 bm. par. „Gdynia", jest położona jak Wenecja na wyspach i naśladuje, jak widać, budowle weneckie.

Noc Świętojańska w szkerach Finlandji

Spokojna powierzchnia wód. O północy zorza na zachodzie zlewa się z zorzą od wschodu. Słońce niedawno zaszło aby jego złota kula za kilka godzin znowu wynurzyła się z horyzontu.

Można czytać bez światła.

Nieco denerwujący spokój w naturze. Noc i nie noc.

Morze usiane wysepkami — granit i sosna. Gdzieniegdzie czerwony domek rybaka. Gdy słońce zaszło na tysiącach wysepek które tworzą okalający całą Finlandję archipelag szker zapalają się jeden za drugim starodawnym zwyczajem ognie świętojańskie. A pomiędzy temi szkerami przy oświetleniu sunie bez szmeru polski statek „Gdynia" Na obszernym pokładzie na leżakach leżą podróżni, jakgdyby zaczarowani otaczającym ich widokiem. Nawet ci którzy zwykli grać wieczorem w bridge'a w palarni lub gawędzić przy szklance „sody whisky" w przytulnym barze nie mogli niepoddać się urokowi białej nocy. Na mostku jakgdyby zastygła postać kapitana, on również marzy o swej młodości gdy czekał na poranny wiatr, stojąc w taką samą noc na żaglowcu, gdy był jeszcze młodym oficerem. Panorama co chwila się zmienia, — jedne ognie gasną drugie się zapalają. Ten urok białej nocy w szkerach wynagrodził stokrotnie te być może przykre chwile które przeżyli podróżni gdy statek się kołysał. Zresztą po kilkudniowej podróży wszyscy już się stali wilkami morskiemi i kołysanie stutku nie sprawia im przykrości.

Podróżni nie są już nowicjuszami na morzu. Bylj już w Rewlu starożytnym grodzie hanzeatyckim z jego wysmukłemi wieżami gotyckich kościołów i groźną sylwetką zamku z XII wieku. Byli już w Helsingforsie skąd niektórzy zdążyli wygodnie pojechać na wodospad Imatra. Byli w Hangö ożywionem finlandzkiem miejscu kąpielowem — niezamarzającym porcie Finlandji, na cyplu który dzieli zatokę Fińską od Botnickiej.

Szlak statku prowadzi dalej do Rygi stolicy Łotwy nad potężną rzeką. Zach. Dźwiną, którą niesie polskie

Ciąg dalszy na stronie 10

Ruch portowy Gdańska.

Na wejściu.

18 maja: niem. par. Gotenburg 847 t. z Rotterdamu z towarem (Nordd. Lloyd, wolna strefa), szw. par. Karin 196 t. z Sztokholmu z towarem (Bergenske, dworzec nadw.), niem. par. Niobe 303 t. z Bremy z tow. (Wolff, kan. port.), łot. par. Lucy 2317 t. z Vollonica z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Nordöst 628 t. z Gefle próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Valencia 1323 t. z Kotki z żelazem i tow. (Skand. Levante, b. skład węgla mar.).

19 maja: szw. par. Blanche 210 t. z Strömstadu z kamieniami (Ganswindt, Legan), niem. par. Borkun 560 t. z Kilonji próżny (kan. port.), szw. par. A. K. Fernström 433 t. z Sölvesborga próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Iris 169 t. z Helsingborga z towarem (Reinhold), niem. par. Otto Cords 494 t. z Kołobrzegu próżny (Reinhold), szw. par. Billerud 118 t. z Slottgrunda z celulozą (Behnke i Sieg), norw. par. Asgard 741 t. z Malmö próżny (Pam).

19 maja: szw. par. Thure 295 t. z Sölvesborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Göta 674 t. z Szczecina próżny (Bergenske, Westerpl.), gd. par. Weichsel 602 t. z Karrerbäcksminde próżny (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. żagl. z mot. Eisbär 31 t. z Wesermünde próżny (Bertram, b. skład węgla mar.).

20 maja: szw. par. Fryken 819 t. z Malmö próżny (Artus, Westerpl.), niem. ż. z m. Adele 66 t. z Landskrony z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), duń. ż. z m. Anna 60 t. z Bandholma z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), szw. par. Wilton 922 t. z Oskarshamnu próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Georg Zelk 798 t. z Kilonji próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), hld. par. Proteus 605 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, Baltic), niem. par. Eberhard 338 t. z Gdyni z towarem (Behnke i Sieg), kan. port.), niem. par. Vineta 299 t. z Kłajpedy z pirytem (Reinhold, kan. port.).

20 maja: szw par. Edda 501 t. z Antwerpji z tomasówką (Lenczat, Reiffeisen), duń. par. Anne 944 t. z Antwerpji próżny (Behnke i S., kan. port.), gd. par. Prosper 410 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., Victoriawand), duń. par. Ester Maria 1118 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K., b. port ces.), norw. par. Finse 946 t. z Bergen próżny (Lenczat, Victoriawand), niem. par. Tatti 353 t. z Hamburga z pszenicą (Prowe, kan. port.), fr. par. Yainville 837 t. z Antwerpji z towarem (Worms, dworzec nadwiśl.).

21 maja: fsk. par. Peru 623 t. z Lubeki próżny (Bergenske, Westerpl., szw. par. Sven 191 t. z Helsingborga próżny (Reinhold, kan port.), szw. par. Sundsborg 729 t. z Landskrony próżny (Prowe, Legan), niem. par. Klaus 154 t. z Szczecina z towarem (Prowe, Gdańsk), niem. par. Moskau 365 t. z Szczecina próżny (Pam, Legan), duń. par. Vendia 627 t. z Saxköpingu próżny (Polsko-Skand., Victoriawand), niem. par. Mars 588 t. z Kilonji próżny (Reinhold, Westerpl.), niem hol. Toni 22 t. z duńskim trajektem Esbjerg 47 t. z Szczecina próżne (Reinhold, kan. port.), fsk. par. Eegir 457 t. z Halsingborga z towarem (Bornholm, kan. port.), grecki par. Issidora 2360 t. z Morphu Bay z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), pol. par. Katowice 1107 t z Gefle próżny (Pam, Westerpl.), gd. par. Hammonia 658 t. z Miariageru próżny (Behnke i Sieg, Legan).

21 maja: szw. hol. Frej 15 t. z szw. licht. Fenja 569 t. i Menja 572 t. z Sztokholmu próżny (Behnke i Sieg, Legan), niem. par. Altenfelde 1493 t. z Lindholmu próżny (Polsko-Sk., Legan), norw. par. Skolma 1317 t. z Oslo próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), szw. par. Gusten 353 t. z Malmö próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Schleswig 477 t. z Degerhamnu z żelastwem (Behnke i Sieg), basen Holmu).

22 maja: niem. par. Saturn 154 t. z Królewca próżny (Prowe(Legan), szw. par. Rurik 247 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Gonzenheim 2641 t. z Tampy z fosfatem (Behnke i Sieg, b. port ces.).

22 maja: norw. par. Hella 1317 t. z Melavör z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Marggie 175 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.), fr. par. Danae 977 t. z Lubeki próżny (Bergenske, Wisłoujście), ang. par. Baltonia 2390 t. z Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic, Vistula), ang. par. Kolpino 1465 t. z Hullu z pasażerami i towarem (Ellerman, Wilson, dworzec nadwiśl.), szw. par. Pan 526 t. z Aarhus próżny (Wisłoujście), niem. par. Aeolus 356 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Merkur 800 t. z Oskarshamnu próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. Ottilie 286 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Rhea 293r t. z Bemy z towarem (Wolff, kan. port.).

23 maja: szw. par. Aurora 259 t. z Kłajpedy próżny (Pam, Westerpl.), szw. żagl. z mot. Gladau (Westerpl.), duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, b. port. ces.).

23 maja: norw. par. Ara 557 t. z Helsingborga z drzewem (Bergenske, b. port ces.), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. z Kopenhagi próżny (Artus, Westerpl.), duń. par. Uffe 1164 t. z Manchestru z towarem (Reinhold, dworzec nadwiśl.), szw. par. Greta 191 t. z Helsingborga próżny (Ganswindt, Legan), pol. par. Poznań 1122 t. z Gdyni próżny (Pam, Stocznia Klawitter), lit. par. Lydys 196 t. z Kłajpedy z towarem (Behnke i Sieg, dworzec nadwiśl.), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa).

24 maja: łot. par. Southerner 267 t. z Sunderlandu z węglem (Nordd. Llod, Legan), fr. par. Lura 19 t. z morza ze spirytusem (Ganswindt, zachodnie molo), niem. par. cyst. Borkum 86 t. z Londynu ze smołą (Bergenske, b. skład węgla mar.), niem. par. Imatra z towarem (Lenczat, Wisłoujście), niem. par. Mecklenburg próżny (Worms, Westerpl.), niem. par. Bonus 519 t. z Nyköpingu próżny (Behnke i Sieg, basen Holmu).

24 maja: szw. par. Verna 347 t. z Plymouth z żelastwem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Scotia 1387 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Sk., b. port ces.),

25 maja: szw. par. Ribersborg 705 t. z Varbergu próżny (Bergenske, Westerpl.), norw. par. Bestum 1086 t. z Oslo próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Bachus 362 t. z Kopenhagi próżny (Wolff, kan. port.), niem. par. Rückfort Otto Ippen 17 282 t. z Królewca z towarem (Scharenberg, basen Holmu), niem. par. Nereus 383 t. z Rotterdamu z tow. (Wolff, kan. port.), szw. par. Ronden (Behnke i Sieg, basen Holmu), szw. par. Gudrun 452 t. z Karlskrony próżny (Lenczat, Westerpl.).

Na wyjściu.

18 maja: niem. ż. z m. Hamme 74 t. do Hamburga z grochem (Ganswindt), duń. par. Hafnia 1159 t. do Fredericji z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Smolensk 1634 t. do Londynu z pasażerami i tow. (Ellerman Wilson), duń. m. Amager 60 t. do Rudkjöbingu z węglem (Bergenske), szw. par. Ingeborg 628 t. do Sztokholmu z tow. (Behnke i Sieg), łot. par. Abava 864 t. do Mentyluoto z węglem (Bergenske), ang par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (United Baltic), ang. par. Kowno 1477 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), niem. hol, Apollo z pol. licht. Bronek 373 t. do Elbląga próżne (Behnke i Sieg), szw. mot. Alice 73 t. do Klintehamnu z węglem (Bergenske), niem. par. Käte 266 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Viktor 469 t. do Hernösandu próżny (Behnke i Sieg), niem. ż. z m. Irma 66 t. do Raa próżny (Berg.), szw. par. Fingal 234 t. do Karlshamnu z węglem (Behnke i S.), niem. ż. z m. Scholle 53 t. do Wesermünde z drzewem (Bergenske), norw. par. Severoles 1020 t. do Slemmestadu z węglem (Berg.), niem. par. Consul Hintz 932 t. do Amsterdamu z drzewem (Shaw Lovell).

19 maja: niem. par. Tip 765 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), szw. ż. z m. Waldemar 69 t. do Halmstadu z cementem (Gansw.), szw. ż. z m. Leonpold 57 t. do Helsingforsu z cementem (Gansw.), niem. ż. z m. Martha Luise 45 t. do One z węglem (Berg.), niem. ż. z mot. Wohlfahrt 63 t. do Karlskrony z węglem (Berg.), duń. par. Frankrig 778 t. do Aarhur z węglem (Berg.), duń. ż. z m. Jens 125 t. do Faxe z węglem (Bergenske), szw. żagl. Stina 187 t. do Sikea z węglem (Ganswindt), niem. par. Naval 310 t. do Szczecina próżny (Reinhold), szw. par. Trio 832 t. do Halmstadu z węglem (Behnke i S.), szw. par. Helios 652 t. do Sundsvallu z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem (Reinh.), duń. ż. z m. Anna 54 t. do Odense ze solą (Gansw.), szw. ż. z m. Trafik 91 t. do Sztokholmu z węglem (Mory), polski hol. Rybak 33 t. do Ystadu próżny (Wisła-Bałtyk), szw. żagl. Haerta 121 t. do Lipawy próżny (Bergenske), szw. żagl z mot. Elida 59 t. do Karlskrony próżny (Bergenske), niem. par. Rival 353 t. do Goole z drzewem (Behnke i S.), niem. ż. z m. Regina 106 t. do Karlshamnu z węglem (Bergenske), niem. par. Birgit 175 t. do Hamburga z towarem (Prowe).

19 maja: niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), hld. żagl. z mot. Delphin 67 t. do Bremy z drzewem (Ganswindt), ang. par. Haarlem 565 t. do Grangemouth z towarem (Reinhold), niem. par. Amrum 560 t. do Le Treportu z węglem (Mory), duń. par. Hintsholm 876 t. do Liverpoolu z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. Gotenhof 847 t. do Helsingforsu z towarem (Nordd. Lloyd), duń. par. Niord 283 t. do Kopenhagi z towarem (Bergenske), łotl par. Viesturs 345 t. do Fredericji z węglem (Artus), niem. par. Hans Rudolf Reichel 340 t. do Rotterdamu z drzewem i towarem (Voigt).

20 maja: szw. par. Ethel 908 t. do Kristianstadu z węglem (Reinhold), austr. mot. Donau 260 t. do Holmestrandu z węglem (Ganswindt), szw. par. Fernebo 1068 t. do Aleksandrji z towarem i cementem (Skand. Levante), duń. żagl. z mot. Ella 56 t. do Helsingborga z wytłokami buraczanymi (Ganswindt).

20 maja: szw. mot. Svan 87 t. do Upsala z cementem (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Erna 53 t. do Raa z węglem (Bergenske), szw. ż. z mot. Harold 48 t. do Królewca próżny (Berg.) niem. żagl. z mot. 50 t. do Roztoku z drzewem (Ganswindt), norw. par. Jotunsfjell 1307 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), ameryk. par. Casper 3154 t. do Helsingforsu z towarem (Lenczat), norw. par. Lövaas 1126 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), lot. par. Percy 437 t. do Rygi z węglem (Reinhold), szw. par. Inga 731 t. do Sztokholmu z węglem (Bergenske).

21 maja: duń. żagl. z mot. Minde 60 t. do Marstalu z węglem (Befr. Ges.), szw. par. Stina 983 t. do Karlskrony z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Skinfaxe 1014 t. do Odense z węgiem (Lenczat), duń. ż. z m. Bonavista 67 t. do Aerosköpingu z węglem (Ganswindt), niem. par. Klaus 153 t. do Kłajpedy z towarem (Prowe), szw. par. Valencia 1323 t. do Göteborga z towarem (Skand. Levante), duń. par. Askö 738 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), szw. par. Hvitra 605 t. do Ratanu z węglem (Pam), norw. par. Jonares 266 t. do Lipawy próżny (Shaw Lovell), duń. par. Simone 694 t. do Aalborga z węglem (Reinhold), duń. par. Ulf 797 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. Katharina Dorothea Fritzen 2195 t. do Oslo z węglem (Polsko- Skand.), niem. par. Neptun 123 t. do Kronstadu ze spirytusem (Bartram), niem. par. Niobe 363 t. do Bremy z towarem (Wolff), norw. par. Haarfage 280 t. do Wismaru próżny (Reinhold), niem. par. Revai 575 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.).

22 maja: szw. par. Maj 1144 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), niem. hol. Toni 22 t. do szczecina próżny (Reinhold), duń. par. Sofie 524 t. do Rouen z węglem (Pam), niem. par. Alfheim 2198 t. do Luea próżny (Behnke i Sieg).

22 maja: szw. par. Hetströmen 250 t. do Roslagen z węglem (Artus), szw. par. Billerud 118 t. do Ahus próżny (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Sekunda 41 t. do Naestved z węglem (Prowe), duń. draga Suomi 296 t. do Schiewenhorst próżna (Reinhold), szw. par. Sven 191 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), duń. par. Ellensborg 729 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), niem. par. Utgard 729 t. do Delfzylu z drzewem (Voigt), duń. par. Estonia 3820 t. do Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Baltic Am. L.), hld. par. Proteus 605 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), szw. par. Karin 196 t. do Sztokholmu z towarem (Bergenske), niem. par. Vineta 299 t. do Szczecina z towarem (Reinhold), niem. par. Geheimrat Mahn 609 t. do Wazy próżny (Prowe), grecki par. Georgios Pittas 1963 t. do Wenecji z węglem (Skand. Levante), szw. par. Iris 169 t. do Helsingborga z towarem (Reinhold), ang. par. Baltonia 2390 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic).

23 maja: szw. par. Aurania 746 t. do Holmsundu z węglem (Artus), szw. par. Hernodia 732 t. do Hernösandu z węglem (Bergenske), niem. par. Ernst Hugo Stinnes XI. 1715 t. do Sztokholmu z węglem (Artus), szw. par. A. K. Fernström 733 t. do Hernösandu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Finnland 246 t. do Kopenhagi z węglem (Voigt), niem. żagl. z mot. Gerda 63 t. do Helsingborga z cementem (Prowe), szw. żagl. z mot. Henryk 68 t. do Karlstadu z cementem (Prowe), szw. żagl. z mot. Beatric 51 t. do Kristinehamnu z cementem (Prowe), duń żagl. z mot. Fremad 57 t. do Hammerhavn z węglem (Ganswindt), szw. żagl. Ellen 143 t. do Hernösandu z węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Kurt 53 t. do Norrköpingu z cementem (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Familien 78 t. do Mörbylaenga z węglem (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Familien 78 t. do Mörbylanga z węglem (Ganswindt), szw. żagl. Betty 141 t. do Karlshamnu z węglem (Bergenske).

23 maja: franc. par. Ostrevent 916 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), gd. par. Edith Bosselmann 291 t. do Stugsundu z węglem (Reinhold), niem. par. Saturm 154 t. do Kjöge z podkładami (Prowe), szw. żagl. z mot. Linnea 85 t. do Storungu z węglem (Danz. Schiffahrt K.), czechosł. par. Bohemia 435 t. do Odense z węglem (Wolff), niem. par. Arnold Köpke 430 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt) niem. par. Tatti 344 t. do Kłajpedy z towarem (Prowe), niem. par. Hugo Ferdinand 1092 t. do Lorientu z węglem (Mory), duń. par. Anne 944 t. do Plymouth z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Eberhard 338 t. do Lubeki z drzewem (Ganswindt), duń. par. Esther Maria 1118 t. do Dublina z drzewem (Danz. Schiff. K.). szw. par. Edda 581 t. do Gdni próżny (Lenczat), niem. par. Egeria 382 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff).

24 maja: szw. par. Monika 745 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Bruse 1009 t. do Oslo z węglem (Bergenske), szw. par. Thure 295 t. do Sölvesborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Käte 58 t. do Skagen z węglem (Ganswindt), niem. par. Ursula Fischer 1898 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg).

24 maja: duń. żagl. z mot. A. C. Fris 59 t. do Stiennesmünde z węglem (Ganswindt), niem. par. Maggie 175 t. do Lipawy z towarem (Prowe), niem. par. Gerda Ferdinand 908 t. do Gandawy z węglem (Shipco), hld. par. Valkenburg 1190 t. do Rouen z węglem (Pam), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), lit. par. Lydys 196 t. do Kłajpedy z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Georg Zelk 798 t. do Gandawy z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Bonus 519 t. do Pitea próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Rhea 293 t. do Bremy z towarem (Wolff), norw. par. Gungner 1097 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Snöfrid 272 t. do Skien z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Lisa 59 t. do Svendborga z węglem (Bergenske), norw. par. Ara 557 t. do Bergen z towarem (Bergenske), szw. mot. Hagar 218 t. do Degershamnu z węglem (Behnke i Sieg).

25 maja: szw. par. Blanche 210 t. do Lysekilu z węglem (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Adele 66 t. do Gdyni próżny (Bergenske), łot. par. Kaupo 1454 t. do Malmö z węglem (Prowe), łot. par. Katie 1439 t. do Gdyni próżny (Lenczat).

wody, a która pozwala dużym parowcem cumować się w samem mieście. — Dużo pamiątek starej kultury.

Stamtąd statek wraca do rodzinnej Gdyni po 10 dniach spędzonych na zdrowem orzeźwiającem morskiem powietrzu.

Podróżni zżyli się ze statkiem. Nawiązały się nici przyjaźni i szkoda schodzić na brzeg, rozstawać się ze swoją wygodną kabiną.

Skończyły się pogawędki w barze — o przyszłości Polski na morzu, — z pewnem wymyślaniem na porządki (bez tego nam trudno się obejść) skończyły się bridge i gra w szachy w palarni, skończyły się improwizowane koncerty w damskim salonie.

Tę garść wrażeń przywiozą ze sobą podróżni, którzy wyjadą 16-go czerwca z Gdyni na statku „Żeglugi Polskiej" „Gdynia" — na odwiedziny swych przyjaciół bałtyckich.

Po powrocie dadzą nam bardziej szczegółowe opisy zwiedzonych krajów, z któremi powinniśmy podtrzymać jaknajbliższe stosunki.

Ruch portowy Gdyni.

Na wejściu:

31 maja

Łot. par. Katie 1439 t. z Gdańska próżny (Prowe)

franc. par. Ostrevent 916 ton z Malmoe próżny (Pol.-Skand.)

niem. par. Fr. Rudolf 850 ton z Assens próżny (Reinhold)

szw. żagl. z mot. Zita 76 ton z Hunnebostrand (Pol. Ag. Mor.)

szw. par. Else 826 t. z Göteborga próżny (Pol.-skand.)

duń. par. Belgien 1174 t. próżny (Boismine).

1 czerwca

Statków nie wprowadzano.

2 czerwca

Niem. par. Amrum 559 t. z Gdańska próżny (Hartwig)

szw. par. Stina 383 t. z Karlskrony próżny (Pam)

pol. par. Robur II 798 t. z Karlskrony próżny [Pol.-skand.]

3 czerwca

Norw. par. Ara 557 t. z Göteborga próżny (Pol. Lloyd)

niem. par. Dora Ahrens 529 ton z Gdańska próżny [Reinhold]

szw. par. Kjell 687 t. z Helsingborga próżny [Pol.-skand.]

4 czerwca

Niem. par. Ottilie 286 t. z Hamburga 500 t. ryżu [Hartwig]

gd. par. Echo 556 t. z Aarhus próżny [Hartwig]

Niem. par. Harald 368 t. z Gdańska próżny [Speed]

ang. par. Akenside 1139 t. z Gandawy 2500 t. tomasówki [Pam]

pol. par. Robur I 578 t. z Landskrony próżny [Pol.-skand]

5-go czerwca

Niem. mot. Dietrich Bohnekamp 582 t. z Gdańska próżny (Hartwig).

Łot. par. Kaupo 1458 t. z Malmoe próżny (Pam)

6-go czerwca

Sz. hol. Holger 15 t. z Karlskrony próżny (Hartwig)

Szw. licht. Halsta 472 t. z Karlskrony próżna (Hartwig)

Niem. par. Norderney 542 t. z Hamburga 175 t. ryżu (Hartwig)

pol. par. Toruń 1122 t. z Gandawy 2700 t. tomasyny (Żegl. Pol.)

Szw. par. Rosendal 767 t. z Gdańska próżny (Pam.]

Duń. par. Willy Kolding 921 t. z Svendborga (Reinhold)

Norw. par. Baune 683 t. z Langesundu próżny (Hartwig)

pol. par. Gdynia 236 t. z Rönne z pasażerami (Żegl. Pol.)

7 czerwca

szw. par. Göta 674 t. z Göteborga próżny [pol.-skand]

niem par. Marie Ferdinand 732 t. z Holtenau próżny [Hartwig]

ang. par. Pengrip 3007 t. z Rangoonu z 7500 t. ryżu [Pol. Ag. Mor.]

8 czerwca

Szw. par. Valkyrian 707 t. z Helsingborga próżny (Pol.-skand.)

Duń. żagl. z mot. Foraldres Minde 62 t. z Gdańska próżny (Speed)

Łot. par. Bartava 461 t. ze Stolpmünde próżny (Hartwig)

Na wyjściu:

30-go maja

Szw. żagl. Ellen 11 t. do Sundsvallu próżny (Pol.-skand.)

Niem. żagl. z mot. Adele 67 ton do Wiburga z 180 t. węgla (Pol.-Lloyd).

31 maja

Szw. par. Start 692 t. do Sztokholmu z 1800 t. węgla (Pol.-skand.)

Niem. par. Minna Cords 552 t. do Ekenäs z 1460 t. węgla (Reinhold)

Szw. par. Edda 502 t. do Norrköpingu z 1125 t. węgla (Pol. Ag. Morska)

Łot. par. Mars 279 t. do Sölvesborga z 570 t. węgla (pol.-skan.)

pol. par. Gdynia 236 t. do Rönne i Kopenhagi z pasażerami (Żegl.-polska).

pol. żagl. z mot. Lwów 964 t. do Konstanzy z uczn. nawigac.

Szw. par. Trio 832 t. do Limnhamnu z 2145 t. węgla (Pol. Ag. Mor.)

1 czerwca

Est. par. Borghild 432 t. do Gjedser z 1120 t. węgla (Pol.-skand.)

2 czerwca

Niem par. Franz Rudolf 850 t. do Helsingforsu z 2230 t. węgla (Reinhold)

niem. par. Borghild 537 t. do Gdańska próżny (Behnke i Sieg)

fr. par. Pologne 1841 t. do Havru z 339 pasaż. i 2 t. mebli (Cie Gen. Trans.

fr. par Ostrevent 916 t. do Göteborga z 2080 t. węgla (Pol.-skan.)

3 czerwca

Duń. par. Belgien 1174 t. do Kopenhagi z 3191 t. węgla (Pam)

ang. par. Shakespeare 3154 t. do Kardyfu (Pam)

łot. par. Katie 1439 t. do Kotki z 3105 t. węgla (Prowe)

szw. par. Fyrileif 495 t. do Sundsvallu próżny (Pam)

4 czerwca

Szw. par. Elsie 826 t. do Oslo z 2505 t. węgla (Pol.-skand.)

niem. par. Amrum 559 t. do Esbjergu z 1100 t. węgla (Hartwig)

łot. par. Kurbads 1313 t. do Rygi z 2890 t. węgla [Hartwig]

pol. par. Gdańsk 234 t. do Kopenhagi, Visby, Sztokholmu z wycieczką Ligi M. i Rz. z Katowic — 84 pasaż.

5 czerwca

Szw. par. Stina 590 t. do Karlskrony z 1550 t. węgla (Pam).

pol. par. Robur II 795 t. do Halmstadu z 1935 t. węgla (Pol.-Skand.)

Niem. par. Dora Arens 529 ton do Björkö z 1241 t. węgla (Reinhold)

Niem. par. Harald 368 t. do Steege z 858 t. węgla (Speed).

6 czerwca

Niem. par. Ottilie 286 t. do Hamburga próżny (Hartwig).

Niem. par. Dietrich Bohnekamp 582 t. do Wiborga z 1260 t. węgla (Hartwig)

Gdań. par. Echo 555 t, do Oslo z 1127 t. węgla (Hartwig)

Niem. par. Norderney 542 t. do Gdańska z resztą ładunku (Hartwig)

Szw. hol. Holger 15 t. i szw. licht. Halsta III 472 t. do Gdańska próżne (Hartwig).

7 czerwca

szw. par. Kjell 687 t. Gefle z 1975 t. węgla (pol.-skand.)

szw. żagl. z mot. Zita 76 t. do Holmstadu z 170 t. węgla [Pam]

pol. par. Robur I 578 t. do Oxelösundu z 1268 t. węgla[Pol.-skand.]

pol. par. Wilno 1122 t. do Rouen z 2700 t. węgla [Żegl. Polska]

8 czerwca

Szw. par. Rosendal 767 t. do Sztokholmu z 2050 t, węgla (Pam)

Pol. par. Gdynia 236 t. do Visby i Sztokholmu z pasażerami (Żegl. Polska)

Zew morza

Jak wielkie jest państwo nasze w jego obecnych granicach, uświadomione najszersze koła Obywateli troskliwie spoglądają w stronę granicy morskiej, naszych portów, gdzie powstał i rozwija się zarodek własnej floty handlowej.

W nader niekorzystnych warunkach objęliśmy w posiadanie ten skromny, lecz niczem niezastąpiony skrawek wybrzeża, tę drogocenną spuściznę Piastów i Jagiellonów.

Zniszczenie powojenne i zastój w żegludze światowej wstrzymały rozwój żeglugi polskiej w pierwszem pięcioleciu po przywróceniu niepodległości.

Tem z większą otuchą widzimy. z jak wspaniałym rozmachem odbywa się w dzisiejszych jeszcze trudnych warunkach rozbudowa Gdyni i wybrzeża, budowa floty handlowej. olbrzymi wzrost ruchu towarowego, nietylko przez Gdynię, lecz również i przez Gdańsk, który dzięki włączeniu w jedne celne granicę z Polską i udziałowi Polski w administracji tego portu staje się w ostatnim czasie jednym z pierwszych portów Bałtyku, a jako całość razem z Gdynią i Tczewem przewyższa wszystkie porty bałtyckie pod względem ruchu towarowego i okrętowego.

Równolegle do tego zwiększenia sprawności portów kroczy rozwój żeglugi polskiej i jej przewozów. Obecnie na statkach polskich przewozi się miesięcznie już około 14.000 ton ładunków. liczba jak widać znikomo mała w slosunku do rozwoju ruchu towarowego w naszych portach. Nikomu nie zawadając — moglibyśmy zwiększyć flotę o tyle. ażebyśmy przewozili miesięcznie na statkach własnych 200.000 ton ładunku, dlaczego musimy zwiększyć flotę wielokrotnie.

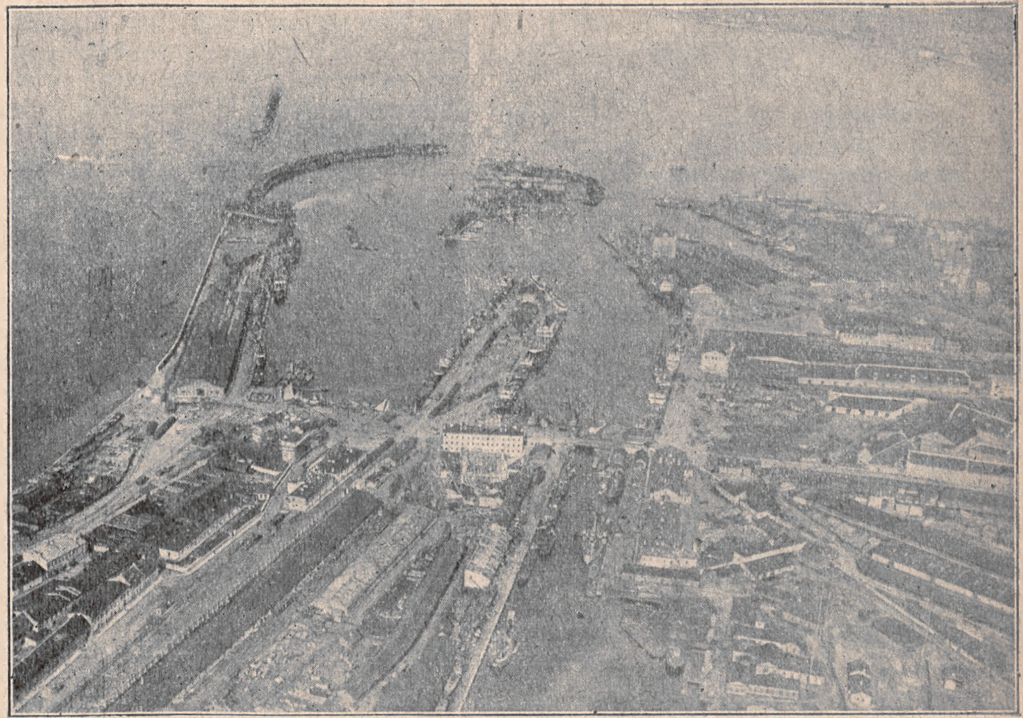
Nie tylko statków potrzebujemy, przystani i maszyn do przeładunku, lecz przedewszystkiem ludzi. Narazie nie odczuwaliśmy wielkiego braku sił, lecz może on nastąpić wkrótce.

Prądu ludzkiego. nie samych poszukiwaczy pracy. lecz ludzi nawpół przygotowanych i świadomie dążących do zawodów, związanych z morzem będzie nam brakło w pierwszych czasach.

Dać takich ludzi może nam tylko szeroki i żywiołowy prąd ogólny zainteresowania się morzem w całym kraju, chęci poznania go, zrozumienia pracy w portach i na statkach, warunków handlu morskiego i t. d.

Zapewne każdy, kto się zapozna ze sprawami morskiemi nie pożałuje uczynionego wysiłku. Przybycie na wybrzeże i obejrzenie sobie własnemi oczyma naszego dorobku i naszej pracy na tem polu, a w miarę możności również i zwiedzenie pod polską banderą krajów leżących nad brzegami Bałtyku i prowadzących z nami ożywiony handel, krajów przepięknych i kulturalnie wysoko stojących — oto zadanie, którego spełnienie leży jak w interesie państwa, tak też w niemniejszej mierze w interesie jednostki, chcącej żyć przyszłością i budować sobie przyszłość.

Państwo — to my. Nasza to więc jest przyszłość na morzu i kto chce z tej przyszłości korzystać i ją lepiej zrozumieć, niech przybywa na wybrzeże, na Bałtyk, niech zajrzy do sąsiadów bałtyckich, niech słucha co mówi do nas dziś jako Obywateli młodego odrodzonego państwa zew morza.



Jednym z celów podróży wycieczek zagranicznych na parowcu Ż. P. „Gdynia" jest stolica Estonji Tallinn (Rewel) którego port widzimy na zdjęciu z lotu ptaka.

Ruch statków polskich.

Par. Katowice od 4-go wyładowuje w Göteborgu węgiel z Gdańska.

Par. Kraków oczekiwany z pełnym ładunkiem rudy z Lulea, w Gdańsku.

Par. Niemen przybył dnia 3-go do Oranu gdzie uzupełnił bunkry poczem odpłynił do Casablanki gdzie załaduje 300-400 ton trawy morskiej z przeznaczeniem dla Hamburga i Gdyni.

Par. Poznań minął 3-go kanał kiloński w drodze z Gdańska z węglem do Rouen.

Par. Wilno przybył z Gandawy do Gdyni z ładunkiem 2700 ton tomasówki, po wyładowaniu której ładuje węgiel do Rouen.

Par. Warta odpłynął 3-go z Gdańska z węglem do Algieru.

Par. Tczew odpłynął dnia 3-go bm. z Gdańska z drzewem do Antwerpji.

Par. Toruń przybył 5-go do Gdyni z 2700 t. tomasówki z Gandawy.

POLSKO-SKAND. TOWARZ.

Par. Robur przybył 6-go z Lanscrony do Gdyni po węgiel

Par. Robur II przybył 5-go z Gdyni do Halmstadu z węglem.

ŻEGLUGA WISŁA-BAŁTYK.

Lichtugi Antek i Bolek odpłynęły 5-go za holownikiem Sambor z węglem z Tczewa z przeznaczeniem do Langesundu.

P. P.

„Żegluga Polska"

Wycieczki turystyczne po Bałtyku s. s. „Gdynia"

do Danji, Szwecji, Norwegji, Finlandji, Estonji i Łotwy.

Paszporty zagraniczne nie wymagane.

Wszelkich informacyj udziela Towarzystwo Kąpieli Morskich **„KAMIENNA GÓRA" WARSZAWA** Krak. Przedmieście 20-22, tel. 235-60 i P. P. „ŻEGLUGA POLSKA", Wydział Pasażerski, Gdynia, tel. 93.

Import ryżu przez Gdynię.

II

Po przybyciu do portu przeznaczenia wzywa się specjalną komisję, która jest obecną przy otwieraniu luk i która stwierdza protokularnie stan, w którym znaleziono pokrycie luk, oraz stan powietrza w ładowniach przy ich otwarciu.

Uwaga: Po wyładowaniu ryżu na statku pozostaje wielka ilość bambusowych kijów, mat, drewnianych wentylatorów i desek, kapitan statku zwykle chce się pozbyć tego zbytecznego towaru, sprzedając za byleco, lub nawet darmo oddać, ponieważ jednak nasze władze celne żądają wysokiego oclenia za to zagraniczne paliwo (na jedną matę, kosztującą parę centów cło wynosiłoby 3 złote) więc statki ryżowe po wyjściu z Gdyni wyrzucają ten towar do morza, a przy wschodnim wietrze cała masa tych desek i mat wraca do Gdyni na korzyść rybaków.

Do kwietnia b. r. port gdyński przeważnie eksportował węgiel, sporadycznie zaś cement, drzewo itp. Import zaś w Gdyni był nieznaczny, aż dopiero w roku bieżącym rozwinął się import tomasówki i większych partyj ryżu.

Z towarów importowych nawozy sztuczne nadchodzą przeważnie z Antwerpji, a w ostatnim czasie również bezpośrednio z portów morza śródziemnego, ryż natomiast wysunął się na pierwsze miejsce dopiero od uruchomienia łuszczarni ryżu w Gdyni.

Na szczególną uwagę zasługuje okoliczność, że do bieżącego roku ryżu do portów morza Bałtyckiego bezpośrednio bez przeładunku nie importowano wcale, lecz przywożono z Indyj Wschodnich do Hamburga, Triestu i innych portów rozdzielczych większych, poza Bałtykiem. Z tych portów ryż dostawał się do Polski kolejami lub mniejszemi partjami na statkach z mieszanym ładunkiem. Kraje bałtyckie przeważnie sprowadzały ryż z Hamburga.

Dopiero port gdyński pierwszy zapoczątkował import ryżu bezpośrednio z Indyj Wschodnich na Bałtyk.

Firma łuszczarni ryżu i młynów krakowskich wybudowała w zachodnim basenie portu Gdyni łuszczarnię ryżu i olbrzymi magazyn mogący pomieścić około 25.000 ton ryżu. W przedsiębiorstwie tem jest do połowy kapitał angielski a transakcje załatwiają się przez londyńską giełdę zbożową. Na rok bieżący zakupiono w Birmie 60.000 ton ryżu, z czego dostarczono na angielskich statkach i wyładowano w Gdyni z parowców Keats 6.200 ton, parowca Nowington 5.550 ton, Shakespeare 8.450 ton i oczekuje się w pierwszych dniach czerwca przybycia parowca Pengrip z 7.500 ton. Prócz tego prawie co tydzień przywozi się na mniejszych statkach mniejsze partje ryżu przeładunkowego z Hamburga od 400—600 ton oraz była jedna mniejsza partja z Triestu (par. Poznań 1250 ton).

Ryż przewozi się w workach, a załadowanie narazie odbywa się windami okrętowemi, aż do czasu gdy łuszczarnia zmontuje odpowiednie dzwigi na nabrzeżu. Wyładunek windami idzie bardzo sprawnie, przyczem wyładowuje się do 600—700 ton dziennie, a przy pracy nocnej wyładowuje się 1.000—1.200 ton na dobę.

Ponieważ mimo wszelkich możliwych starań szybkiego uruchomienia gdyńskiej łuszczarni i wykończenia magazynu przed przybyciem pierwszych partyj ryżu wykonać zamierzonego programu nie zdążono, pierwsze partje zostały tylko częściowo załadowane do magazynu, częściowo zaś na wagony, które zostały przedysponowane do młynów krakowskich, obecnie zaś już wszystek ryż ze statków wpływa do magazynu.

Łuszczarnia, wyposażona w maszyny najnowszego systemu została uruchomiona 10-go maja b. r.; magazyn też ukończono i ustawiono w nim elektryczne dźwigi najnowszego systemu dla „staplowania“ (układania na wysokość) worków z ryżem. Łuszczarnia w pełnym ruchu przerabia dziennie 30 wagonów ryżu (około 500 ton), które odrazu ładuje się na wagony i rozsyła po kraju, częściowo też zagranicę.

Na rok przyszły projektuje się kampanja importowa ryżu conajmniej 100.000 ton, czyli wyrażając się w miarach handlu detalicznego — 200.000.000 funtów.

Znaczenie gdyńskiej łuszczarni na Bałtyku.

Całkowitej ilości ryżu przerobionego w Gdyni, kraj nie skonsumuje, lecz znaczna część jego pójdzie zagranicę, a przytem przeważnie drogą morską. Chodzi w danym wypadku o wszystkie kraje nadbałtyckie, które znajdą w Gdyni korzystne źródło ryżu łuszczonego reeksportowego, wolnego od cła polskiego.

Nasz węzeł portowy (Gdynia-Gdańsk-Tczew), który się już wysunąć zdołał na pierwsze miejsce na Bałtyku, prócz swej głównej atrakcji — węgla i drzewa, otrzymuje źródło rozdzielcze produktu spożywczego pierwszorzędnej wagi w postaci składów łuszczonego ryżu w Gdyni.

Jestto pierwszy krok w kierunku przeniesienia centrów składowo-rozdzielczych portowych na Bałtyk. Jak dotąd w rzędzie takich portów Havre, Londyn, Antwerpja itd. najbliższym i ostatnim w kierunku Bałtyku był Hamburg. Dziś przynajmniej dla ryżu Hamburg przestaje być centralą rozdzielczą dla krajów nadbałtyckich i innych otaczających Polskę. Pod tym względem powstanie i uruchomienie łuszczarni ryżu w Gdyni ma dla rozwoju handlu bałtyckiego dziejowe znaczenie.

Rozkład ważny od 2 czerwca br. do odwołania.

P. P. „Żegluga Polska“

Linja przybrzeznej żeglugi.

Gdynia—Hel—Jastarnia.

6,50	17,00 ↓	JASTARNIA	↑ 14,00	21,20
7,50	18,00		13,00	
8,10	18,20	HEL	12,50	
9,30	19,40	GDYNIA	11,30	20,00

Wszystkie poprzednie rozkłady unieważnia się.

Statki odbijają i przybijają do przystani PP. Żeglugi Polskiej lecz przy burzliwej pogodzie będą lądowały i zabierały pasażerów w basenie wewnętrznym portu.

W takim razie flaga przedsiębiorstwa na przystani będzie opuszczona do połowy masztu na godzinę przed czasem odejścia statku wg. rozkładu.

W wypadkach, gdy z powodu burzliwej pogody komunikacja będzie przerwana, flaga zostaje zupełnie spuszczona.

Bilety zniżkowe dla zbiorowych wycieczek i okresowe sprzedaje się tylko w biurze P. P. „Żegluga Polska“ w Gdyni codziennie od 9-tej do 11-tej willa Laguna, telefon 92.

Cena biletów:

Gdynia Hel w jedną stronę 3 zł, tam i z powrotem 5 zł.

Gdynia Hel—Jastarnia w jedną stronę 3,50 zł, tam i z powrotem 6,— zł.

Hel Jastarnia w jedną stronę 2 zł, tam i z powrotem 3 zł.

Gdynia—Jastarnia w jedną stronę 3 zł, tam i z powrotem 5 zł.

Bagaż przewozi się podług ustalonej taryfy.

Podróżni z normalnemi biletami kolejowemi do stacji Hel, mogą z Gdyni jechać statkiem za tym samym biletem kolejowym bez dopłaty Bilet należy przedłożyć w kasie biletowej w Gdyni celem zaoptrzenia go odnośnym stemplem „okrętem“.

Dyrekcja.

Najnowsze stawki frachtowe

notowane przez Polską Agencję Morską, Gdynia-Gdańsk.

Na przewóz węgla:

3 000 ton	Gdańsk/Gdynia -	Kłajpeda	5/-	za tonę
3 000 „	„ „	Ryga	5/-	„ „
6 000 „	„ „	Helsingfors	5/-	„ „
2 000 „	„ „	„	5/3	„ „
2 500 „	„ „	Rokkala	5/-$^5/_3$	„ „
3 000 „	„ „	Abo	5/-	„ „
2 000 „	„ „	Hangö	5/-	„ „
1 500 „	„ „	Kotka	5/6	„ „
1 300 „	„ „	Mantyluoto	5/6	„ „
1 200 „	„ „	Marienhamn	5/6	„ „
3 000 „	„ „	Malmö	5/6	„ „
4 000 „	„ „	„	5/3	„ „
3 500 „	„ „	Limhamn	5/6	„ „
2 000 „	„ „	Ystad	5/4$^1/_2$	„ „
2 000 „	„ „	Trelleborg	5/9	„ „
2 000 „	„ „	Klagshamn	5/9	„ „
1 000 „	„ „	Simrishamn	6/3	„ „
1 500 „	„ „	Landskrona	5/6	„ „
2 000 „	„ „	Halmstad	5/6	„ „
3 000 „	„ „	Norrköping	5/6	„ „
2 800 „	„ „	Oxelösund	5/6	„ „
2 800 „	„ „	Sztokholm	5/6	„ „
3 000 „	„ „	Gefle	5/9	„ „
1 800 „	„ „	Söderhamn	5/9	„ „
3 000 „	„ „	Wallvik	6/-	„ „
1 800 „	„ „	Stugsund	6/-	„ „
3 000 „	„ „	Hernösand	6/-	„ „
4 000 „	„ „	Kopenhaga	5/-	„ „
3 500 „	„ „	Sönderborg	5/3	„ „
2 500 „	„ „	Nakskov	5/9	„ „
2 200 „	„ „	Aarhus	5/9	„ „
1 000 „	„ „	Odense	6/-	„ „
800 „	„ „	Frederikssund	7/-	„ „
1 500 „	„ „	Haderslevn	6/-	„ „
800 „	„ „	Masnedsund	6/3	„ „
800 „	„ „	Skive	8/3	„ „
600 „	„ „	Nyköbing Mors	8/-	„ „
3 000 „	„ „	Reykjavik	10-	„ „
1 800 „	„ „	Amsterdam	6/-	„ „
5 000 „	„ „	„	5/6	„ „
3 000 „	„ „	Gandawa	5/6	„ „
2 500 „	„ „	Dieppe	5/8	„ „
6 000 „	„ „	Genua	9/-	„ „
4 000 „	„ „	„	9/3	„ „
2 500 „	„ „	„	10/-	„ „
6 400 „	„ „	Wenecja	10/3	„ „
5 000 „	„ „	„	10/6	„ „
5 000 „	„ „	Tryjest	10/6	„ „
4 500 „	„ „	Ankona	11/3	„ „
4 500 „	„ „	Ortona	11/3	„ „
5 000 „	„ „	Piraeus	11/6	„ „
5 000 „	„ „	Oran	9/6	„ „
5 000 „	„ „	Algier	9/3	„ „

Na przewóz drzewa:

600 std. D. B. B.	„ „	Antwerpja	25/-	„ std.
500 sąż. kopaln.	„ „	Hartlepool	32/-	„ sąż.
500 cbm. okrąglaków	„ „	Antwerpja	9/-	„ cbm.
800 std. D. B. B.	„ „	Rotterdam (Amst.)	hfl. 16	std.
500 „ „ „ „	„ „	Londyn	32/-	„ „
1 000 load Sleepers	„ „	Gandawa	8/9	„ load.

Powyższe stawki są bez zobowiązania.

Organizacja biegów z przyczepnemi motorami w Stanach Zjednoczon.

Podobnie jak samochód czteroosobowy w Stanach Zjednoczonych, dobytkiem każdego i wszystkich stał się motor przyczepny, dziś już fabrykowany w setkach tysięcy egzemplarzy. Powrót nowoczesny do zdrowych rozrywek w warunkach przyrody „niezabudowanej" jest niewątpliwie większy w kraju drapaczy nieba aniżeli w mniej zindustrjalizowanej naogół Europie. Motor przyczepny jako jeden ze środków szybkiej lokomocji, która tak lubią Amerykanie, dlatego jeszcze stał się szczególnie popularnym w ostatnim czasie, że pozwala oddalić się już „na własnym statku" ze zgiełkliwych i brudnych wód rzecznych w obrębie miasta do upragnionych domków i miejsc wypoczynkowych, przeważnie wgórę rzeki, gdzie się spędza, nieraz w nader prymitywnych lecz zdrowych warunkach, słynny „koniec tygodnia".

Amerykanin-posiadacz motoru przyczepnego ceni i lubi swój niezastąpiony instrument lokomocji wodnej. W razie potrzeby zmienia łódź, lub wykonuje dłuższe wycieczki na odleglejsze malownicze jeziora, zabierając ze sobą motor przyczepny koleją, jako bagaż, lub nawet w samochodzie. Istnieją już rekordy przebycia całych Stanów Zjednoczonych ze wschodu na zachód w łodzi z przyczepnym motorem, oczywiście przesyłając na dość długich dystansach motor, nawet z łodzią, drogą lądową. Podróże tego rodzaju służą jednocześnie jako reklama dla poszczególnych firm wytwarzających te motory, które dają środki na tego rodzaju rekordowe podróże.

Taka reklama, jak również olbrzymia produkcja i doskonale zorganizowany zbyt przyczepnych motorów zdołały zapewnić już ogromne zainteresowanie regatami łodzi z przyczepnemi motorami. Rzecz znamienna, gdy zwykłe łodzie motorowe rozrywkowe nie mogą wyjść jeszcze poza szybkość 15-tu mil na godzinę, przy warunku niezwiększenia siły motoru do blisko stu koni i niespalania olbrzymiej ilości benzyny, to łodzie z przyczepnemi motorami osiągnęły już na regatach szybkość 30-milową, a w zwykłych sportowych warunkach, z nieznacznem zużyciem benzyny i oleju, które czyni tę lokomocję tanią, — dają szybkość 15—22 mil na godzinę, czyli do 40 km. na godzinę.

Popularność przyczepnego motoru zapewne wkrótce przerzuci się również do nas, chociaż pod tym względem długo jeszcze pozostaniemy w tyle za Anglją, Francją, jak również Niemcami, gdzie usilnie propaguje się w ostatnim czasie ten ciekawy i względnie niekosztowny sport.

Z czasopisma „Die Yacht" zapożyczamy szczegóły o klasach amerykańskich motorów przyczepnych, oraz o startowaniu, zawarte w drugim czerwcowym numerze tego pisma:

Za motor przyczepny według przepisów amerykańskich, ważnych od 1 maja b. r. uchodzi całość, złożona z ma-

szyny spalającej i urządzenia do poruszania łodzi, całość ta przymocowuje się do łodzi, a przy tem może być całkowicie, siłą jednego człowieka oddzielona od kadłuba łodzi, przyczem bateria zapalająca, zapuszczanie, tachometr (szybkomierz), ster i regulator gazu w formie węża mogą, lecz nie powinny stanowić z motorem jednej całości. Natomiast zbiornik na paliwo musi tworzyć część całości motoru. Wolno wziąć ze sobą do łodzi podczas regat zapasowe konwie, jednakże wolno dopełniać zbiornik motoru tylko zatrzymując na ten czas motor.

Amerykańskie przepisy znają 8 klas motorów przyczepnych zależnie od objętości cylindrów, a mianowicie:

Klasa A	poniżej 14 cali^3	czyli 229,5 cm^3
B	od 14 do 20 cali^3	328 „
C	od 20 do 30 „	492 „
D	od 30 do 40 „	658 „
E	od 40 do 50 „	820 „
F	od 50 do 60 „	984 „
G	od 60 do 80 „	1311 „
H	ponad 80 cali^3	

(Dokończenie nastąpi).



Kronika światowa.

SZWECJA.

Realizacja projektu połączenia trajektowego z Estonją i Łotwą. Projekty luźne połączenia trajektowego Nynäshamn-Tallinn i Nynäshamn-Lipawa, o których już pisaliśmy parokrotnie, wchodzą obecnie w stadjum realizacji. Radni gminy Nynäshamn uchwalili przed kilkoma dniami przystąpienie gminy do tworzącego się towarzystwa dla eksplotacji połączenia trajektowego z Estonją i Łotwą.

Głównym udziałowcem organizowanego towarzystwa ma zostać towarzystwo akcyjne kolei Sztokholm-Nynäshamn, które jest najwięcej zainteresowane w powstaniu trajektów. Kapitał nowego towarzystwa wynosić będzie 1 200 000 koron szwedzkich. Trajekty z Nynäshamnu przewozić będą na wschodni brzeg Bałtyku i odwrotnie całe pociągi w składzie kilku do kilkunastu wagonów, przyczem, oczywiście, jak na naszej wschodniej granicy, w Estonji i Łotwie będzie stosowana zmiana szerokości rozstępu kół na osi, wagonów, co jest konieczne ze względu na rozmaitą szerokość toru.

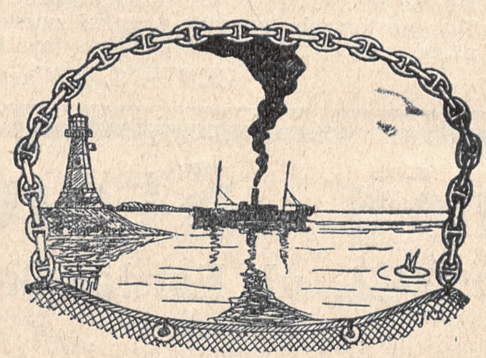
Stworzenie nowych trajektów w każdym razie jest projektem śmiałym, mającym na celu stworzyć dogodne połączenie towarowe i osobowe Skandynawji ze wschodem Europy. Na zaprowadzeniu tych trajektów straci do pewnego stopnia Finlandja, gdyż zaledwie lokalne znaczenie zachowają wówczas połączenia kolejowe ze Szwecją, dokoła zatoki Botnickiej, jak również utraci część znaczenia regularna linja przewozowa Abo-Stokholm.



Nowiny żeglarskie.

Drugi kongres hydrologów bałtyckich. Od 17-go do 22 czerwca odbędzie się w Tallinnie druga konferencja hydrologów bałtyckich z udziałem przedstawicieli Estonji, Łotwy, Finlandji, Polski, Szwecji, Niemiec, Litwy i Związku Sowieckiego. Główny zarząd spraw morskch w Tallinnie zajęty jest pracami przygotowawczemi do kongresu.

Radjo-stacja na Runo. Na wyspie Runo rząd estoński rozpoczął budowę radjostacji nadawczej.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

30 maja:
szw. par. **Start** 692 do Sztokholmu,
niem. par. **Minna Cords** 552 do Ekenäs.

31 maja:
łot. par. **Mars** 279 do Sölvesborga,
szw. par. **Edda** 502 do Norrköpingu,
szw. par. **Trio** 832 do Limhamnu.

1 czerwca:
est. par. **Borghilde** 432 do Gjedser.

2 czerwca:
fr. par. **Ostrevent** 916 do Göteborga,
niem. par. **Franz Rudolf** 850 do Helsingforsu,
duń. par. **Belgien** 1 174 do Kopenhagi.

3 czerwca:
łot. par. **Katie** 1 439 do Kotki,
szw. par. **Elsie** 826 do Oslo.

4 czerwca:
łot. par. **Kurbads** 1 113 do Rygi,
niem. par. **Amrum** 559 do Esbjergu,
szw. par. **Stina** 983 do Karlskrony,
pol. par. **Robur II** 798 do Halmstadu.

5 czerwca:
niem. par. **Dora Ahrens** 529 do Björkö,
niem. par. **Harald** 368 do Stege,
niem. mot. **Dietrich Bohnekamp** 582 do Wyborga.

Statki powyższe wywiozły łącznie 38 477 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

29 maja:
szw. par. **Gusten** 353 do Kalmaru,
szw. ż. z m. **Ingrid** 82 do Wisby,
szw. żagl. **Ebba** 177 do Ystadu,
szw. żagl. **Tyra** 197 do Hernösandu,
niem. ż. z m. **Waltraute** 83 do Hernösandu
szw. ż. z m. **Britta** 61 do Ystadu,
duń. par. **Scotia** 1 387 do Kopenhagi,
szw. par. **Pan** 526 do Sztokholmu,
duń. par. **Wm. Th. Malling** 1 125 do Kopenhagi,
niem. par. **Taigeta** 802 do Tramforsu,
niem. par. **Stettin** 797 do Oslo.

30 maja:
niem. p. **Mecklenburg** 670 do le Havre,
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Kopenhagi,
szw. par. **Aurora** 259 do Vesteras,
norw. par. **Skolma** 1 317 do Drammen,
szw. licht. **Menja** 572 do Hoek Marsö,
szw. licht. **Fenja** 569 do Badarö,
szw. par. **Erik** 123 do Kalundborga,
szw. par. **Gudrun** 452 do Ahus,
duń. par. **Romö** 711 do Odense,
szw. par. **Merkur** 800 do Helsingborga.

31 maja:
niem. par. **Oskar** 485 do Faaborga,
pol. par. **Katowice** 1 107 do Göteborga,
norw. par. **Torlak** 1 484 do Sztokholmu,
szw. par. **Siirto** 420 do Wyborga,
niem. par. **Arktis** 1 119 doBordeaux.

1 czerwca:
gd. par. **Hammonia** 658 do Oslo,
szw. par. **Ribersborg** 705 do Sztokholmu,
szw. par. **Ragnar** 430 do Karlskrony,
pol. par. **Poznań** 1 121 do Rouen,
norw. par. **Bestum** 1 086 do Drammen,
szw. par. **Ingvall** 694 do Skelleftehamn,
łot. par. **Viesturs** 534 do Nyköpingu.

2 czerwca:
norw. par. **Sarpen** 1 100 do Sarpsborga,
niem. par. **Schleswig** 478 do Saxköpingu,
pol. par. **Warta** 1 698 t. do Bony,
szw. par. **Prestonic** 1 383 do Malmö,
szw. par. **Amazone** 378 do Oerviken,
szw. par. **Nornan** 353 do Gränudborga.

3 czerwca:
szw. par. **Fryken** 819 t. do Ortsviken,
norw. par. **Bomma** 461 do Oslo,
szw. par. **Verna** 248 do Haldanu,
łot. par. **Kandava** 1 170 t. do Rygi.
gr. par. **Avgy** 2 283 do Wenecji,
niem. par. **Arcona** 303 do Kłajpedy.

Statki powyższe wywiozły łącznie 75 300 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

29 maja:
łot. par. Falconer 270 do Londynu,
31 maja:
fr. par. Yainville 836 do Rouen (i z tow.),
duń. par. Kirsten 705 do Southamptonu.
1 czerwca:
szw. par. Bonden 372 do Shorehamnu.
2 czerwca:
pol. par. Tczew 344 do Antwerpji (i z tow.),
duń. par. Svava 697 do Liverpoolu,
niem. par. Saturn 154 do Kjöge,
niem. par. Orion 260 do Kingslinu,
duń. par. Aslang 900 do Londynu,
niem. par. Rudolf 487 do Hamburga (i z towarem).
3 czerwca:
szw. par. Sylvia 955 do Mataganem,
niem. par. Erich Arnholz 108 do Rostoku

Statki powyższe wywiozły łącznie 25 600 m³ drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

31 maja:
norw. cyst. Meryl 253 do Oslo.

Statek powyższy wywiózł 480 ton melasy.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gadński.

29 maja:
niem. par. Valencia 1808 z Bony.
31 maja:
niem. par. Günther 884 z Gandawy.
3 czerwca:
port. par. Sines 1 814 z Setubalu.

Statki powyższe przywiozły łącznie 10.400 ton nawozów sztucznych.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

30 maja:
szw. żagl. z mot. Gerda 49 z Frederikstadu.
31 maja:
duń. żagl. z mot. Foraeldres Minde 57 z Vejle,
duń. żagl. z mot. Urda 59 z Lemvigu,
hld. żagl. z mot Jantje Grünefeld 192 z Londynu.
1 czerwca:
duń. mot. Johanna Margareta 334 z St. Helier.
4 czerwca:
norw. par. Christine I 613 z Yarmouth.
5 czerwca:
duń. żagl. z mot. Söstrene 49 z Moss.

Statki powyższe przywiozły łącznie 3.100 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

2 czerwca:
niem. par. Fafner 1922 z Melilli.

Statek powyższy przywiózł 4.420 ton rudy.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

29 maja:
niem. par. August 268 z Hamburga,
niem. par. Wilhelm 935 z Antwerpji,
niem. par. Priamus 363 z Bremy,
niem. par. Brake 366 z Hamburga,
ang. par. Baltara 1387 z Londynu (i z pas.),
ang. par. Kovno 1477 z Hullu (i z pas.).
30 maja:
niem. par. Hecht 599 z Rotterdamu.
duń. par. I. C. Jacobsen 740 z Kopenhagi.
31 maja:
ang. par. Baltara 1387 z Kłajpedy,
ang. par. Niord 283 z Aarhus.
1 czerwca:
ang. par. Baltannic 1034 z Lipawy (i z pas.).
2 czerwca:
szw. par. Iris 169 z Malmö,
niem. par. Orest 382 z Rotterdamu,
duń. par. Niels Ebbesen 382 z Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. St. Lorenz 343 z Lubeki.
3 czerwca:
niem. par. Danzig 575 z Lubeki,
niem. par. Sigfrid 329 z Szczecina,
hld. par. Iris 404 z Amsterdamu,
duń. par. Tiber 823 z Kopenhagi,
szw. par. Karin 196 z Sztokholmu.
4 czerwca:
szw. par. Egon 291 z Helsingforsu,
fsk. par. Poseidon 408 z Helsingforsu,
ang. par. Haarlem 565 z Leith.
5 czerwca:
niem. par. Tatti 354 z Hamburga,
niem. par. Eberhard 338 z Hamburga,
szw. par. Rurik 247 z Sztokholmu,
ang. par. Baltonia 2390 z Londynu, (i z pas.).

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

29 maja:
est. par. Waso 351 do Rygi (i z pas.),
łot. par. Falvaldis 252 do Göteborga,
ang. par. Baltara 1387 do Lipawy (i z pas.).
30 maja:
niem. par. Priamus 363 do Bremy,
niem. par Vineta 299 do Szczecina,
hld. par. Odysseus 606 do Amsterdamu,
niem. par. Bacchus 381 do Antwerpji.
31 maja:
niem. par. Hecht 599 do Rygi,
fr. par. Yainville 836 do Rouen (i z drzewem),
fr. par. Seine 813 do Bordeaux,
ang. par. Baltara 1387 do Londynu (i z pas.).
1 czerwca:
ang. par. Baltannic 1034 do Londynu (i z pas.),
ang. par. Smoleńsk 1534 do Londynu (i z pas.),
ang. par. Kovno 1477 do Hullu (i z pas.),
2 czerwca:
pol. par. Tczew 344 do Antwerpji (i z drzewem),
niem. par. Erna 491 do Rygi,
duń. par. I. C. Jacobsen 740 do Kopenhagi,
niem. par. Phöbus 362 do Rotterdamu,
niem. par. Nereus 383 do Atnwerpji,
niem. Brake 366 do Hamburga,
duń. par. Ingeborg 191 do Norrköpingu,
niem. par. Rudolf 487 do Hamburga (i z drzewem),
3 czerwca:
duń. par. Niels Ebbesen 382 do Kopenhagi (i z pas.).
4 czerwca:
norw. par. Vendla 303 do Aalesundu,
niem. par. St. Lorenz 343 do Rygi,
lit. par. Lydys 196 do Kłajpedy,
niem. par. Danzig 575 do Tallinnu,
szw. par. Egon 291 do Göteborga,
szw. par. Iris 169 do Helsingforsu.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie maja.

(w tonach).

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 144 231, sól 178, parafina 125, cement 4 430, oleje 60, sól potasowa 150, sól glauberska 18.

Prod. roślinne: jęczmień 110, owies 50, owoce straczkowe 205, mączka kartoflana 170, cukier sur. 230, rafinada 225, pasza dla bydła 101, otręby 40, melasa 2 470, drzewo 24 131, koniczyna 110, smoła drzewna 57.

Prod. zwierzęce: mięso sol. 107, jaja 190, bydło 10,5, skóry 57.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** fosforyty 12 200, kamienie 770, saletra chilijska 245, ruda żelazna 13 230, żelazo i stal 420, złom żelazny 18 270, maszyny 280.

Prod. roślinne: pszenica 6 480, żyto 2 900, ryż 820, lniane siemię 101, żywica i kalafonja 50, oleje 450, ekstrakty garbnikowe 46, bawełna 22.

Prod. zwierzęce: smalec 230, tłuszcze 180, skóry sol. 180, wełna niecz. 22.

„SZCZUR jest wrogiem żeglarza"
Tępcie go pewnym i jedynym naukowo wypróbowanym środkiem
Ratyną i Ratyniną.
SEROVAC Wytwórnia Surowic i Szczepionek
LWÓW, ul. Senatorska 5.
— Telefon 1—07. —
Informacje i pouczenia odwrotnie.

Zamiana, zakup i sprzedaż znaczków zagranicznych.
Józef Kopczyński
Tczew, ul. Kościuszki 1.

„UNION" Tow. Zaopatrywania Okrętów **Gdynia-Port**, Tel. Nr. 71.
Przedstawicielstwa:
Fabryki Farb EMIL G. v. HOEVELING
Vacuum Oil Company.
Towary tranzytowe (wolnocłowe):
liny, trossy, tytonie, wina, owoce.

„Hotel Centralny"
Tel. 16 Tczew, Rynek 2. Tel. 16
właśc. Stanisław Klarowski
Wyborna kuchnia.
Stare wina.
Rzetelna obsługa! Rzetelna obsługa!
Centralne ogrzewanie.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
10. 6.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	14. 6.	Lituania	Baltic America Line
14. 7.	" "	" "	20. 7.	"	"
29. 6.	" "	" "	3. 7.	Estonia	"
11. 6.	" Londynu	" Londynu	15. 6.	Smolensk	Ellerman Wilson-Line
12. 6.	" Hull	" Hull	15. 6.	Kowno	"
18. 6.	" Londynu	" Londynu	22. 6.	Tasso	"
19. 6.	" Hull	" Hull	22. 6.	Kolpino	"
12. 6.	" Londynu	" Kłajpedy i Lipawy	12. 6.	Baltonia	Un. Baltic Corp.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
16. 6.	z Le Havre	do Le Havre	16. 6.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique

„ATLANTIC“
Towarzystwo Transportowe z o. p.
Hundegasse 94 **Gdańsk** Hundegasse 94
Telefony: 23272, 35276 — Śpichrz „Atlantic“ Weichselbahnhof.
Adres telegr.: „ATLATRANSPORT“
Specjalność:
Transporty masowe t. j. złom, cement, węgiel, sztuczne nawozy.

SKARBOPOL
— Gdańsk —
Eksport węgla
Polskich kopalni Skarbowych
na Górnym Śląsku
Skarbopol — Kohlenvertrieb
G. m. b. H.
Töpfergasse 34, Danzig.

W Gdańsku Żeglarza Polskiego czytać można w kawiarniach:
„Elite“, Holzmarkt 11, telefon 6888.
„Elite“, Jopengasse 23.

Rynek Drzewny
Organ dla handlu i przemysłu IX rok istnienia. Wychodzi w poniedziałki, środy i piątki.

Przegląd leśniczy
Czasopismo miesięczne dla leśniczych. Rok zał. 1876. Niezbędne dla każdego leśnika.

Numery okazowe bezpłatnie
Składnica Narzędzi Leśnych
dostarcza wszelkie narzędzia leśne po cenach ściśle wyliczonych. Katalog na żądanie.
Składnica Nasion Leśnych
dostarcza nasiona wszystkich drzew iglastych i liściastych.
Drukarnia
wykonuje szybko i starannie wszelkie zamówienia i posiada na składzie rozmaite formularze książkowości tartacznej i leśnej.
Administracja Przeglądu Leśniczego i Rynku Drzewnego
POZNAŃ, Wielkie Garbary 20, telef. 1820 i 3406

Administracja „Żeglarza Polskiego“

Tczew, ulica Strzelecka 5

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,85 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . . 1,25 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,85 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 79,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,90 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,30 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 20,80 zł
Cl. Rampal i Victor Houet Yachting rzeczny 293 str. 1927 . . . . . 10,80 zł
Adm. Darrien. Łodzie podwodne 143 str. 1927 . . . . 6,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . . 10.70 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . . 8.20 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . 4,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . . 5,10 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . . 8,90 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . . 11,30 zł
V.-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . . 6,70 zł

Za zaliczką 90 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

ALMANACH Żeglarza Polskiego

1927/28

ukazał się drukiem

(całkowicie nowe opracowanie nasze książki podręcznej).

Bogato ilustrowany, z licznemi tablicami, planami portów, rysunkami wszystkich statków polskich, tablicami miar morskich i kolorową tablicą flag sygnałowych.

Treść:
Kalendarjum. Dane astronomiczne i pomiarowe. Polskie urzędy morskie. Porty polskie (z planami). Statystyka Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927. Marynarka wojenna i handlowa, światowa i polska na 1. I. 1927. Polskie szkolnictwo morskie. Podręczniki żeglarskie. Nauka o wiatrach a przepowiednie pogody. Sport żaglowy i motorowy. Kierowanie pod żaglami. Rady przy nabyciu żaglówki i motorówki. Ratowanie tonących. Stacje i przyrządy ratunkowe. Żegluga rzeczna. Ładunki okrętowe (tablice). Formalności portowe. Konosament. Umowa frachtowa. Maklerzy okrętowi. Asekuracja morska. Malowanie statku.

— Cena 4 zł. —

Wysyła wydawnictwo

„Żeglarza Polskiego“

TCZEW, ulica Strzelecka 5.

Konto P. K. O. 170 044.

Dla roczn. prenumeratorów na r. 1927 oraz dla nowych nabywców rocznika 1926 w cenie 4 zł cena 2,50 zł.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.